

Protokoll der Tagung
„Metropolregion, Stadtregion und urbane Peripherie“
am 22. November 2008 im Kreistagssitzungssaal in Bad Oldesloe

Veranstalter: Kreisarchiv Stormarn / Hamburger Arbeitskreis für Regionalgeschichte

Beginn 10:45 Uhr, Ende 16:45 Uhr

Tagesordnung:

1.) Eröffnung der Tagung und Grußwort des Kreises Stormarn

I. Vortragsblock

2.) Vortrag Senator Axel Gedaschko: „Hamburg und das Umland – Wechselbeziehungen aus politisch-planerischer Perspektive“

3.) Vortrag Prof. Dr. Axel Prieb: „Die Region Hannover: Geschichte und Gegenwart eines Modells für stadtrregionales Management“

Mittagspause

II. Vortragsblock

4.) Vortrag Dr. Meik Woyke: „Leben in Suburbia. Hamburg und sein Umland in den „langen sechziger Jahren“

5.) Vortrag Prof. Dr. Norbert Fischer: „Vom Hamburger Umland zur Metropolregion – Stormarns Wandel seit 1980“

Kaffeepause

6.) Podiumsdiskussion mit den Referenten

Eröffnung

Punkt 1)

Der Kulturreferent des Kreises Stormarn **Dr. Johannes Spallek** begrüßt die Tagungsteilnehmer und leitet die Tagung ein, indem er auf das kürzlich abgeschlossene Forschungsprojekt von Prof. Dr. Norbert Fischer zur Entwicklung Stormarns seit den 1980er Jahren hinweist. Es beschäftigt sich mit dem durch die immer weiter voranschreitende

Verdichtung im Hamburger Umland entstandenen patchworkartigen Landschaftsmuster am Beispiel Stormarns und untersucht, ob sich das Hamburger Umland trotz dieser zunehmenden Verdichtung als Region mit eigener Identität behaupten konnte. Diese Entwicklungen stellen auch die Grundlage für die stattfindende Tagung dar.

Im Anschluss an Dr. Spallek spricht der Stormarner Landrat **Klaus Plöger** ein kurzes Grußwort. Plöger bezeichnet Stormarn als eine Erfolgsregion und lobt die Beiträge des Kreiskulturreferenten und des Kreisarchivs zur Stormarner Kultur. Er sieht im Entstehen der Metropolregion um Hamburg eine vorteilhafte Entwicklung, macht allerdings gleichzeitig auch darauf aufmerksam, dass die Großstadt Hamburg das Umland innerhalb der Metropolregion als gleichrangigen Partner anerkennen muss und kritisiert, dass diese Anerkennung aus seiner Sicht noch nicht durchgehend erfolgt. Der Landrat spricht sich daher für eine insgesamt offenere Zusammenarbeit aus.

I. Vortragblock

Punkt 2)

Der Hamburger Wirtschaftssenator und Präses der Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Stadt Hamburg, **Axel Gedaschko**, hält einen Vortrag zu den Wechselbeziehungen zwischen Hamburg und seinem Umland aus politisch-planerischer Perspektive.

Gedaschko bezeichnet die Metropolregion Hamburg als das entscheidende wirtschaftspolitische Instrument dieses Jahrzehnts. Der Leitgedanke der Metropolregion ist es, eine bessere Zusammenarbeit in zahlreichen Themenfeldern, vor allem aber im Bereich der Wirtschaft zu erhalten. Dazu müssen die „Gräben“ zwischen Hamburg und dem Umland eingeebnet werden und eine feste Entwicklungspartnerschaft entstehen. Nur durch Kooperationen innerhalb der Region kann diese auch international wahrgenommen werden und sich im Wettbewerb behaupten. Die Zusammenarbeit in der Metropolregion ist daher sowohl im Bereich der Wirtschaft, als auch im Bereich der Forschung unerlässlich.

Gemeinsames Handeln und nicht regionales Konkurrenzdenken ist wichtig, um Hamburg mit seinem Umland über die bestehenden Ländergrenzen hinaus zu verbinden, wobei vor allem die Stärkung der Marke Hamburg als Treiber für die Metropolregion Hamburg genutzt werden soll.

Anschließend an den Vortrag folgt eine Diskussion unter der Moderation von Dr. Johannes Spallek:

Carsten Walczok (Gemeindearchiv Barsbüttel): Warum stammen alle Argumente im Vortrag über die Metropolregion nur aus dem wirtschaftlichen Bereich?

Gedaschko: Auch andere Bereiche, wie beispielsweise der kulturellen Bereich, sind bedeutsam für die Metropolregion, die Wirtschaft ist jedoch der grundlegende Faktor.

Karlheinz Schmidt: Der Vortrag betrachtet die Metropolregion vor allem aus der Hamburger Perspektive. Die einzelnen Landkreise der Metropolregion werden überhaupt nicht erwähnt. Auch eine mögliche Einbeziehung der Region um Lübeck in die Metropolregion wird nicht thematisiert.

Gedaschko: Die Metropolregion Hamburg ist zunächst einmal als gemeinsamer Nenner für die Region um Hamburg zu sehen. Die Zeit für eine Identifikation der einzelnen Kreise mit der Metropolregion muss noch kommen. Eine eventuelle Zugehörigkeit Lübecks zur Metropolregion muss innerhalb Schleswig-Holsteins geklärt werden.

Klaus Plöger (Landrat Kreis Stormarn): Eine Einbeziehung Lübecks in die Metropolregion könnte dazu führen, dass die beiden Hansestädte über Stormarn „hinwegregieren“. Hier müssen Grenzen gezogen werden. Vor allem die Angelegenheiten der Stadt Lübeck sollten auf Augenhöhe mit dem Kreis Stormarn gelöst werden.

Schmidt: Es darf jedoch nicht nur kleine Politik getrieben, sondern es muss auch in größeren Dimensionen gedacht werden (Beispiel Region Saar-Loire-Lux).

Burkhard von Hennigs: Wichtig für den Raum Stormarn ist aus verkehrstechnischer Sicht der Bau einer Ostumgehung Hamburgs auf Schiene und Straße. Hier wird eine Initiative von Seiten Hamburgs vermisst.

Gedaschko: Hamburg hat sich in Bezug auf eine Ostumgehung bereits mit den Ländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen geeinigt und befürwortet ein solches Projekt. Eine entsprechender Antrag wurde bereits an das Bundesverkehrsministerium gestellt.

Karl-Heinrich Altstaedt: Wird die Bedeutung des Hamburger Hafens auch für das Hinterland der Region in der Darstellung der Metropolregion berücksichtigt?

Gedaschko: Der Hamburger Hafen und seine Bedeutung für die Region werden international vermarktet.

Walter Nussel (Bürgermeister der Gemeinde Trittau): Im Verkehrsbereich planen die von der Metropolregion betroffenen Länder unzureichend. Vor allem beim Autobahnbau konzentrieren sich die Verantwortlichen zu stark auf den Autobahnbau im Westen Hamburgs

(A 20). Im Verkehrsbereich muss daher mehr Geld in das östliche Umland Hamburgs investiert werden.

Gedaschko: Bei der Verkehrsplanung in der Metropolregion Hamburg sind die Länder gezwungen, den Bundesverkehrswegeplan zu berücksichtigen. Dieser soll jedoch in Zukunft durch einen „Masterplan Logistik“ (das Verkehrsnetz wird zunächst dort erweitert, wo es logistisch besonders förderlich ist) abgelöst werden.

Rainer Schwark (Arbeitsgemeinschaft der Hamburg-Randkreise): Am 28. November 2008 findet eine Tagung zum Thema „Verkehr in der Metropolregion Hamburg“ statt. Insgesamt ist zu thematisieren, wie groß die Metropolregion Hamburg in ihrer Fläche eigentlich werden soll. Um die Metropolregion als Einheit überhaupt planvoll nutzen zu können, muss sie in ihrer Größe begrenzt bleiben.

Dr. Sylvina Zander (Stadtarchiv Bad Oldesloe): Der Bau neuer Straßen bringt auch ein vermehrtes Verkehrsaufkommen sowie eine verstärkte Zersiedlung der Landschaft mit sich. Statt neue Straßen zu bauen, sollte der ÖPNV in Hamburg und Umland gestärkt werden.

Sigrid Kuhlwein (Kreistagsabgeordnete Stormarn): Hamburg sollte sein S-Bahn-Netz ausbauen und auch dem Bau von Schnellbahnen ins Umland offener gegenüber stehen.

Gedaschko: Der HVV ist bereits ein sehr erfolgreicher Verkehrsverbund, der die Bürger zu einer vermehrten Nutzung des ÖPNV anregt. Der ÖPNV muss und wird in Hamburg gestärkt, allerdings sind für das Umland auch die angrenzenden Bundesländer gefordert. Im nördlichen Umland ist hier vor allem das Land Schleswig-Holstein verantwortlich. Für den zunehmenden transnationalen Verkehr ist jedoch auch der Ausbau des Straßennetzes unerlässlich.

Punkt 3)

Der Erste Regionsrat der Region Hannover, **Prof. Dr. Axel Priebis**, stellt in einem Vortrag die Entwicklung der Region Hannover als beispielhaftes Modell für ein stadt-regionales Management vor.

Die Region Hannover ist im Verhältnis zur Metropolregion Hamburg sehr viel kleiner, stellt jedoch nach dieser die wirtschaftlich wichtigste Region in Norddeutschland dar. Bereits in den 1950er Jahren gab es hier Ideen zur Gründung eines Planungsverbands, der im Jahre 1963 seine Arbeit aufnahm. Im Rahmen einer Gebietsreform in den 1970er Jahren wurde die Landeshauptstadt Hannover als Kern der Region gestärkt und erweitert und die Gemeinden des Umlands teilweise zusammengefasst. Nach einer relativ geringen Planungsentwicklung den 1980er Jahren wurde der Planungsverband Anfang der 1990er Jahre wieder stärker

aktiviert und in „Kommunalverband Großraum Hannover“ umbenannt. 2001 wurde die Region zu einer regionalen Gebietskörperschaft mit einer direkt gewählten regionalen Politikebene umorganisiert. Nachdem die Struktur dieser regionalen Gebietskörperschaft in den letzten Jahren noch einmal erneuert wurde, übernimmt der Verband alle die Region Hannover umfassenden Aufgaben, während die jeweiligen Städte und Gemeinden sich vor allem ihre örtlichen Aufgaben konzentrieren. Durch diese neue Art der Entwicklungssteuerung kann die Region Hannover in vielen Bereichen wie zum Beispiel in der Verwaltung, der Bildung, der Kultur und auch dem ÖPNV erfolgreich Synergieeffekte nutzen.

Nach dem Vortrag folgt eine kurze Diskussion unter der Moderation von Dr. Johannes Spallek:

Prof. Dr. Norbert Fischer (Universität Hamburg): Wird durch die neu gebildete regionalpolitische Ebene die Akzeptanz für regionale Entscheidungen in der Bevölkerung erhöht?

Priebs: Zwar ist die Akzeptanz der Bevölkerung für regionale Entscheidungen immer noch schwächer als für Entscheidungen auf der Gemeindeebene, aber die direkte Wahl politischer Vertreter für die regionale Ebene wirkt sich hier dennoch positiv aus.

Sigrid Kuhlwein: Im Unterschied zur Region Hannover umfasst die Metropolregion Hamburg mehrere Bundesländer. Können die beiden Regionen bezüglich ihrer politischen Struktur und ihrer Entwicklung dennoch voneinander lernen?

Klaus Plöger: Die Region Hannover stellt ein gutes Modell für eine regionale Entwicklung dar, ist aber in ihrer Struktur nicht auf die Metropolregion Hamburg anwendbar, da diese Gebiete mehrerer Bundesländer umfasst.

Priebs: Das Modell der Region Hannover ist nicht ohne weiteres auf die Metropolregion übertragbar. Die Botschaft des Modells ist jedoch, dass innerhalb einer Region gemeinsam miteinander kommuniziert und gearbeitet werden muss. In Stadtstaaten wie Hamburg muss dabei bezüglich der Regionalplanung auch auf mehreren Ebenen kommuniziert werden. Das Beispiel der Region Hannover zeigt, wie dies möglich gemacht werden kann.

Mittagspause (13:15 – 13:45 Uhr)

II. Vortragsblock

Punkt 4)

Dr. Meik Woyke vom Historischen Forschungsinstitut der Friedrich-Ebert-Stiftung in Bonn erläutert in einem Vortrag die Entwicklung von Hamburg und seinem Umland in den 1960er Jahren, zu der er im Rahmen eines DFG-Projekts in der Zeit von 2005 bis 2007 geforscht hat. In den 1960er Jahren lässt sich im Raum Hamburg, kongruent zur allgemeinen Entwicklung in der BRD, die stärkste Ausprägung der Suburbanisierung beobachten. Gründe dafür sind der allgemeine Zuwachs an Kapital, eine verstärkte Mobilität der Bevölkerung durch die Automobilisierung und die Zunahme der privaten Freizeit. Immer mehr Personen arbeiteten nicht mehr am Wohnort, sondern leisteten sich ein „Haus im Grünen“ im Hamburger Umland und pendelten zur Arbeit in die Metropole. Während vor allem die Männer tagsüber nach Hamburg zur Arbeit fahren, blieben viele Frauen im Hamburger Umland als sogenannte „Grüne Witwen“ zu Hause und damit in ihrem Lebensraum ebenso wie Kinder, Jugendliche und Senioren auf das suburbane Umfeld beschränkt und isoliert. Dies änderte sich erst allmählich in den 1970er Jahren, als immer mehr Frauen neben der Haushaltsführung berufstätig wurden und dadurch eine Doppelbelastung auf sich nahmen.

Im Anschluss an den Vortrag folgt eine Diskussion unter der Moderation des Historikers Dr. William Boehart:

Jutta Hartweg (Landrätin Kreis Segeberg): In der Region Köln/Bonn wurden die suburbanen Siedlungen im Umland auch als „Ehefrauen-Friedhöfe“ bezeichnet.

Burkhard von Hennigs: Im Vortrag wurde die wichtige Integrationsfunktion von Sportvereinen und Dorfschulen in den Umlandgemeinden nicht thematisiert.

Woyke: Derartige Institutionen hatten tatsächlich einen wichtigen Integrationseffekt, aufgrund der begrenzten Vortragszeit konnte jedoch nur auf einige Hauptaspekte eingegangen werden. 2010 wird voraussichtlich ein eigenes Buch zur angesprochenen Thematik veröffentlicht, in dem die Entwicklung der Region in den 1960er Jahren umfassend behandelt wird.

Sigrid Kuhlwein: Der Vortrag spricht von einer Isolation der in das Umland gezogenen Hamburger Familien. Wie aus eigener Erfahrung bekannt, blieben junge Familien im Hamburger Umland jedoch nicht in passiver Isolation, sondern integrierten sich als Neubürger aktiv in die Gesellschaft der Umlandgemeinden.

Woyke: Es gab sicherlich eine Diversifizierung bezüglich der Integration der in das Umland gezogenen Familien. In der allgemeinen Tendenz stimmt jedoch die im Vortrag dargestellte These.

Jürgen Schneider: Aus eigener Erfahrung wurden nicht alle Hinzugezogenen sofort in die Gesellschaft der Umlandsgemeinden integriert.

Edda Brabandt: Bei der Integration spielte auch das Verhalten der Hinzugezogenen selbst eine entscheidende Rolle.

Woyke: Grund für die Probleme der Hinzugezogenen waren auch die im Verhältnis zur Großstadt schlechten Verkehrsverbindungen im Umland.

Ralph Droege (Trittauer Stiftung Geschichtskultur): Auch die Medien, besonders das Fernsehen, spielten in diesem Bezug eine Rolle, da sie die Angst der Abgeschiedenheit im Umland relativierten und für einen Zugang zu Kultur und Wissen bei Alteingesessenen und Hinzugezogenen gleichermaßen sorgten.

Karl-Heinrich Altstaedt: Durch die Einführung der Pendlerpauschale wurde der Zuzug von Hamburgern ins Umland gefördert.

Woyke: Die Medien hatten tatsächlich eine große Bedeutung bei der Informationsvernetzung der Landbevölkerung. Zunächst waren hier jedoch die regionalen Zeitungen noch wichtiger als das Fernsehen.

Punkt 5)

Prof. Dr. Norbert Fischer von der Universität Hamburg hält einen Vortrag zur Entwicklung Stormarns seit 1980.

Stormarn stellt ein Musterbeispiel für die Veränderungen in der Beziehung zwischen Stadt und Umland dar. Der Kreis zeigt deutlich die Entwicklung einer Patchwork-Landschaft aus Gewerbegebieten, städtischer Bebauung und Natur. Stellvertretend für das gesamte Hamburger Umland zeigt sich am Beispiel Stormarns eine Entwicklung, die sich immer weiter vom Begriff eines „negativen“ Hamburger Umlandes entfernt. Es existiert nicht mehr die klare Hierarchie zwischen Großstadt und Umland, sondern beide besitzen ein gleichrangiges Gewicht, wie an der Bildung der Metropolregion deutlich wird. Die gute Verkehrsanbindung Stormarns sorgt für inzwischen fast ausgeglichene Ein- und Auspendlerzahlen zwischen dem Kreis und der Metropole Hamburg.

Die starke wirtschaftliche Entwicklung und die zunehmende Suburbanisierung führten in Stormarn in den 1980er und 1990er Jahren jedoch auch zu einer Wachstums- und

Umweltkritik. Als Gegenpol zu den verdichteten Industrie- und Gewerbegebieten wurden daher nach 1980 verstärkt Naturschutzgebiete ausgewiesen und mit der Restaurierung historischer Gebäude eine symbolische „Wiederverländlichung“ betrieben.

Nach dem Vortrag findet eine kurze Diskussion unter der Moderation von William Boehart statt:

Prof. Dr. Thomas Krüger (HafenCity Universität Hamburg): Die im Vortrag dargestellte Entstehung einer Patchwork-Landschaft ist stimmig, ihre Entstehung beruht aber oftmals auf dem Automobil. Sollte dieses in Zukunft nicht mehr so einfach verfügbar sein, entstehen Risiken für Bereiche, die nur auf das Automobil angewiesen sind. Nur die auch gut durch den ÖPNV erschlossenen Gebiete haben dann noch Chancen.

Fischer: Dieser Faktor trifft zu und wurde nur deshalb nicht näher erwähnt, weil die Bedeutung der Automobilisierung bereits im Vortrag von Dr. Meik Woyke erwähnt wurde.

Karlheinz Schmidt: Neben dem verstärkten Landschaftsschutz entwickelte sich in Stormarn auch eine verstärkte Aufarbeitung der dörflichen Kultur. Leider gibt es bezüglich der Erschließung der Landschaftsschutzgebiete durch Wanderwege in den einzelnen Gemeinden immer wieder Probleme. So ist beispielsweise die im Landschaftsschutzgebiet Öjendorf-Billstedter Geest liegende Glinder Au in der Region um Oststeinbek für Wanderer nicht zugänglich, da hier am Ufer Baugebiete erschlossen wurden, deren Besitzer sich gegen einen Wanderweg verweigern.

Fischer: Die im Vortrag dargestellten Erkenntnisse treffen für das Gesamtgebiet (Süd-) Stormarns zu, wo insgesamt seit den 1980er Jahren besonders der Landschafts- und Naturschutz im Vordergrund stand.

Sigrid Kuhlwein: Besteht in Stormarn nicht immer noch eine Zweiteilung zwischen einem verstädterten Südstormarn und einem ländlich geprägten Nordstormarn?

Fischer: Es existiert in Stormarn ein Ungleichgewicht, dieses hebt sich jedoch immer mehr zugunsten einer Verstädterung auf. Der Blick des Vortrags ist zudem vor allem auf den südstormarnschen Raum ausgerichtet.

Joachim Germer (Kreistagsabgeordneter Stormarn): Inwieweit ist die Region Stormarn noch landwirtschaftlich geprägt?

Fischer: Die Landwirtschaft spielt in Stormarn aus wirtschaftlicher Sicht heutzutage nur noch eine geringe Rolle. Der begriff „ländlich“ ist eher in Bezug auf die Wahrnehmung der Stormarner Region zu sehen.

Burkhard von Hennigs: Wichtig in Bezug auf die Suburbanisierung im Kreis Stormarn ist vor allem die zunehmende Anzahl von Arbeitsplätzen. Gerade hier zeigt sich die Verstädterung Stormarns.

Kaffeepause (15:15 – 15:55 Uhr)

Punkt 6)

Podiumsdiskussion unter der Moderation von **Prof. Dr. Franklin Kopitzsch** (Universität Hamburg):

Kopitzsch: Die weitere Entwicklung der Metropolregion Hamburg ist eine gemeinsame Aufgabe der Großstadt Hamburg und der Umlandkreise. Teilweise gehen ihre Wirkungsimpulse sogar über die an Hamburg angrenzenden Regionen hinaus. Diskutiert werden muss daher über eine sinnvolle Strukturierung und eine sinnvolle Zusammenarbeit in der Metropolregion. Dazu gehören auch zentrale Fragen wie die Schaffung eines Nordstaats sowie die Mitwirkung der in der Region lebenden Bürger.

Außerdem muss über die Erfahrungen der Menschen mit den Veränderungen in der Metropolregion gesprochen werden. Ein weiteres Vorgehen sollte diese Erfahrungen berücksichtigen und Brücken aus der Vergangenheit über die Gegenwart in die Zukunft schlagen.

Prof. Dr. Axel Prieb: Die funktionalen Verflechtungen zwischen der Metropole und dem Umland werden immer größer. Diese Entwicklung muss auf zwei Ebenen bearbeitet werden: bezüglich der Problematiken, welche die gesamte Region betreffen und bezüglich der Problematiken, die die direkten Grenzümgebungen zwischen Stadt und Umland betreffen.

Kopitzsch: Kann die Metropolregion Hamburg in dieser Hinsicht von der Region Hannover lernen?

Prieb: Theoretisch schon, jedoch macht vor allem die Größe Hamburgs und die zu geringe politische Eigenständigkeit der einzelnen Stadtteile eine Kommunikation auf kleinerer Ebene sehr schwierig. Mit einem festen Willen zur Zusammenarbeit kann jedoch auch dieses Problem gelöst werden.

Dr. Meik Woyke: Die Entwicklung von ganzen Regionen lässt sich nur bedingt planen. Planung ist als Orientierungspunkt aber dennoch äußerst wichtig, wie sich am Hamburger Achsenkonzept zeigt.

Prof. Dr. Norbert Fischer: Problematisch ist vor allem die Zentralität der Planung innerhalb der Metropolregion, da den einzelnen Gemeinden auf diese Weise oft eine bestimmte Entwicklung vorgeschrieben wird.

Priebs: Wichtig ist, dass das Bevölkerungswachstum in der Metropolregion durch sorgfältige Planung der Infrastruktur gesteuert wird, was nicht unbedingt eine Benachteiligung der Achsenzwischenräume mit sich ziehen muss.

Fischer: Begriffe wie „Achsenraum“ oder „Achsenzwischenraum“ dürfen dabei jedoch nicht unveränderbar festgeschrieben werden.

Woyke: Gerade durch einen diskursiven Prozess, der auch Irrwege einschließt, verändern sich Leitbilder einer Stadtplanung mit der Zeit.

Fischer: Beispielsweise haben sich einige Räume der Metropolregion, wie zum Beispiel Stormarn, inzwischen zu enorm einkommenstarken Regionen entwickelt, die auf einem Niveau mit den bayerischen Regionen liegen.

Kopitzsch: Gibt es so etwas wie eine Stormarner Identität? Kann Identität innerhalb der Metropolregion überhaupt gebildet werden?

Fischer: Eine feste Identität existiert in den suburbanen Räumen nicht für die gesamte Region, sondern bildet sich eher für einzelne Orte heraus.

Woyke: Die Bildung einer regionalen Identität kann beispielsweise durch die Förderung und Hervorhebung kultureller Besonderheiten oder kultureller Vielfalt einer Region wie Stormarn erfolgen.

Fischer: Stormarn stellt sich zurzeit noch nicht explizit als die Region dar, die es heute ist. Gerade hier muss hinsichtlich einer Identitätsbildung angesetzt werden.

Priebs: Seit den 1980er Jahren ist eine Emanzipation des Umlands zu beobachten. Im Umland sollen neue städtische Zentren geschaffen werden, die unter dem Begriff der „Netzwerkstatt“ ein Netzwerk von Knotenpunkten in einer Region bilden. Häufig sind jedoch die Kernstädte noch zu ignorant gegenüber dem Umland, das in dieser Hinsicht selbstbewusster werden muss. Allerdings werden die Bewohner auch bei einer positiven Entwicklung in der Region immer zuerst eine lokale Identität besitzen.

Fischer: Laut einer Umfrage Anfang der 1990er Jahre sehen sich die Einwohner Stormarns größtenteils nicht als „Stormarner“.

Woyke: Allerdings zeigt sich in gewissen Situationen, wie bei der Übergabe der Gebiete des heutigen Norderstedt an den Kreis Segeberg, schon ein gewisses regionales Bewusstsein in der Bevölkerung.

Öffnung der Podiumsdiskussion für das gesamte Plenum durch Prof. Dr. Franklin Kopitzsch:

Sigrid Kuhlwein: Welche Rolle spielen die Stormarer Kommunalpolitiker hinsichtlich einer Identitätsbildung in Stormarn? Wie können die Politiker derartige Themen in das Bewusstsein der Bevölkerung bringen? Und warum werden Politiker, die in Stormarn etwas bewegt haben, in den Darstellungen zur Stormarer Geschichte nicht oder nur selten benannt?

Burkhard von Hennigs: Das Problem der fehlenden Identität liegt in Stormarn vor allem in den enormen Zuzügen von außen in die Region sowie in der Tatsache, dass es keine richtige „Stormarer Zeitung“ gibt, die das gesamte Kreisgebiet abdeckt. Das Einzige, was die Stormarer Bevölkerung verbindet, ist das Autokennzeichen „OD“.

Joachim Germer: Die Entscheidungen, die zur Bildung der Metropolregion geführt haben, waren bislang vor allem wirtschaftlich geprägt.

Jörg Schumacher (Sparkassen-Kulturstiftung-Stormarn): Stormarn zeichnet sich bereits durch seine starke Wirtschaftskraft und seine vielen kulturellen und naturbezogenen Besonderheiten aus. Gerade diese Vielfalt muss bewahrt werden. Hier sollten Netzwerke geschaffen und den Menschen gezeigt werden, was Stormarn zu bieten hat. Auf diese Weise kann sich eine Stormarer Identität entwickeln.

Karlheinz Schmidt: Auch die Verteilung einer Zeitung, die sich mit den kulturellen und naturbezogenen Merkmalen Stormarns beschäftigt, könnte zu einer Identitätsbildung beitragen.

Priebs: In der Region Hannover gibt es bereits Regionalbeilagen für die einzelnen Zeitungen. Prägend für die Identität einer Region sind allerdings auch die Verkehrswege. Gerade in der Metropolregion Hamburg fehlt es hier jedoch an der Verknüpfung der einzelnen Verkehrsachsen. Für eine Identität der gesamten Metropolregion fehlt zudem ein regionales Parlament. Die Organisation in Hamburg ist zwar auf den bereits vorher existierenden Landesplanungen aufgebaut, allerdings sind die bisher gebildeten Netzwerke noch relativ uneinheitlich, wodurch immer wieder Probleme entstehen.

Fischer: Ein Beispiel für eine erfolgreiche Identitätsbildung ist das Kreismuseum im Landkreis Harburg. Die von Sigrid Kuhlwein geforderte Darstellung der besonderen Leistungen von Politikern in der jüngeren Geschichte Stormarns kann erst aus einem größeren zeitlichen Abstand heraus erfolgen, wenn sich die tatsächliche Bedeutung des politischen Einsatzes festmachen lässt.

Woyke: Mit der durch das Kreisarchiv und die Kulturstiftung der Sparkasse erfolgten Aufarbeitung der Stormarer Kultur ist der Kreis anderen Regionen schon weit voraus. Die

Metropolregion Hamburg wird besonders im Norden Schleswig-Holsteins kritisch bewertet, da hier die Angst vorherrscht, dass Hamburg sich die wirtschaftlich erfolgreichsten Regionen des Landes sichern will und den Norden dabei ausgrenzt.

Kuhlwein: Insgesamt ist die Metropolregion bislang noch ziemlich „hamburglastig“ ausgeprägt. Das Hamburger Umland und damit auch der Kreis Stormarn müssen hier entscheiden, wie sie weiter agieren wollen und wie auf Kreisebene zu einer insgesamt ausgeglichenen Metropolregion beigetragen werden kann.

Kopitzsch: Wichtig ist vor allem eine nachhaltig geplante Vorgehensweise und die übergreifende Kommunikation und Zusammenarbeit der verschiedenen Ebenen.

Ende der Tagung (16:45 Uhr)

Florian Bayer M.A.

(Protokollant)