



Bundesinstitut
für Bau-, Stadt- und
Raumforschung

im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung



*Metropolregionen – Kooperation
und Wettbewerb in Deutschland
und Europa*

Heft 5.2016

Informationen zur Raumentwicklung

Herausgeber

Bundesinstitut für Bau-, Stadt-
und Raumforschung (BBSR)
im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung (BBR)

Redaktionsschluss: 10. Juli 2016

Schriftleitung

Harald Herrmann
Markus Eltges
Robert Kaltenbrunner

Die Beiträge werden von der Schriftleitung/wissen-
schaftlichen Redaktion gezielt akquiriert. Der
Herausgeber übernimmt keine Haftung für unauf-
gefordert eingesandte Manuskripte. Die vom Autor
vertretene Auffassung ist nicht unbedingt mit der
des Herausgebers identisch.

Wissenschaftliche Redaktion

Dr. Rupert Kawka

Bezugsbedingungen: Jahresabonnement 72,00 €
(6 Hefte einschl. Register), zzgl. Versandkosten (In-
land: 10,80 €, Ausland: 19,80 €); Einzelheft 19,00 €
(versandkostenfrei) – Preise incl. MwSt.

Lektorat

W. Bertelsmann Verlag GmbH & Co. KG

Ihr Abonnement der Informationen zur Raum-
entwicklung hat eine Laufzeit von 12 aufeinander
folgenden Monaten. Es verlängert sich um jeweils
weitere 12 Monate, wenn es nicht bis spätestens
6 Wochen vor Ende der Laufzeit schriftlich beim
Verlag gekündigt wird.
Siehe: www.bbsr.bund.de/BBSR/lzR

Druck

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung

Verlag und Vertrieb

Franz Steiner Verlag
Birkenwaldstraße 44
70191 Stuttgart
Telefon +49 711 2582-0
Telefax +49 711 2582-390
service@steiner-verlag.de

Nachdruck und Vervielfältigung:
Alle Rechte vorbehalten



Metropolregionen – Kooperation und Wettbewerb in Deutschland und Europa

Heft 5.2016

Inhalt

		Seite
Rupert Kawka	Einführung	533
Rupert Kawka Jens-Uwe Staats	Metropolregionen und Bundesraumordnung	535
Thomas Pütz	Empirische Zusammenschau der europäischen Metropolregionen in Deutschland	543
Nicola Schelling	Die deutschen europäischen Metropolregionen im „Netzwerk Europäischer Metropolregionen“: Transnationaler Austausch und internationale Kooperation – ganz praktisch	555
Gerd Hager	Metropolitane Grenzregionen in Aktion: der IMeG	559
Darstellung der Europäischen Metropolregionen in Deutschland		565
Ulrike Assig	Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg: Gemeinsam planen und gemeinsam entwickeln	567
Anna Meincke Birgit Ahn	Metropolregion Nordwest – wir sind der Nordwesten	571
Interview	Die Metropolregion FrankfurtRheinMain – auch Wachstum bringt Herausforderungen	575
Swen Wacker	Metropolregion Hamburg – mitten im Norden	579
Raimund Nowak	ZUSAMMENWACHSEN – Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg	584
Tatjana Masin	Metropolregion Köln/Bonn – gemeinsam verbindlich die Zukunft gestalten	589
Jan Opitz	Europäische Metropolregion Mitteldeutschland – länderübergreifende Zusammenarbeit in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen	594
Wolfgang Wittmann	Europäische Metropolregion München: Mehr Region. Mehr Möglichkeiten.	599
Christa Standecker	Metropolregion Nürnberg: Stadt-Land-Partnerschaft auf Augenhöhe	604
Ralph Schlusche Silke Böhringer	Metropolregion Rhein-Neckar – Modell für kooperativen Föderalismus	609
Martin Tönnies	Gemeinsame Strategie für eine starke Zukunft: Metropole Ruhr	614
Dorothee Eisenlohr	Direkt gewählte Regionalversammlung und Kooperation mit dem Umland in der Region Stuttgart	619
Rüdiger Ahrend Daniela Glocker	Stadt-Land-Partnerschaften	625
Dirk Vallée	Mobilitäts- und Verkehrskonzepte in und für Metropolregionen in Deutschland	631
Interview	Spitzencluster – regional vernetzt, international erfolgreich	639
Interview	Metropolregionen – erfolgreiche Stadt-Land-Partnerschaften	643
Interview	Regionale Planung als Schlüssel zum Erfolg?	649
Ulrich Maly	Metropolregionen 4.0 – Zukunftstrends für Stadt und Land und Ideen, warum Metropolregionen gute Plattformen zur Gestaltung des Wandels sind.	653

Metropolregionen – Kooperation und Wettbewerb in Deutschland und Europa

Einführung

Rupert Kawka

Seit zwanzig Jahren gibt es Metropolregionen in Deutschland. Diese Raumkategorie hat sich etabliert – nicht nur als Konzept in der Raumordnung, sondern auch vielfältig im Alltag der Menschen. Das ist ein Erfolg, den es zu würdigen gilt. Seit nunmehr 15 Jahren sind die deutschen Metropolregionen in einem Initiativkreis zusammengeschlossen, der diese Entwicklung vorantreibt. Diesem Initiativkreis der Europäischen Metropolregionen in Deutschland (IKM) sei an dieser Stelle zu seinem Bestehen gratuliert und alles Gute für die Zukunft und kommende Arbeit gewünscht. Die ist auch der Anlass für dieses Heft aus der Reihe der Informationen zur Raumentwicklung, das in enger Kooperation mit dem IKM entstand. Das BBSR hat die Idee des Initiativkreises, dieses Jubiläum zu würdigen, gerne aufgegriffen, da es über alle Jahre hinweg eine enge und gute Zusammenarbeit gegeben hat.

Vor ungefähr zwanzig Jahren fing alles eigentlich sehr verhalten an: Im Raumordnungspolitischen Orientierungsrahmen von 1993 gab es den Begriff der Metropolregionen noch gar nicht. In diesem Dokument wurde von Agglomerationen mit internationaler bzw. großräumiger Ausstrahlung gesprochen – und vor allem ihr Entlastungsbedarf hervorgehoben. Der Raumordnungsbericht aus demselben Jahr nannte den Begriff der Metropolregionen nur an einer Stelle und dann auch noch in Klammern. Diese Publikation bezeichnete sie als „Städte bzw. Stadtregionen, die eine starke internationale oder mindestens großräumige Ausstrahlung aufweisen (Metropolregionen)“ (Deutscher Bundestag 1994: 37). Erst ab dem Raumordnungspolitischen Handlungsrahmen von 1995 war der Begriff etabliert. Dort hieß es: „Die Ministerkonferenz für Raumordnung sieht in den europäischen Metropolregionen räumliche und funktionale Standorte, deren herausragende Funktionen im internationalen Maßstab über die nationalen Grenzen hinweg ausstrahlen“ (Bundesministerium für

Raumordnung, Bauwesen und Städtebau 1995: 27).

Welche Dynamik sich in den nachfolgenden Jahren entwickeln würde, konnte damals noch nicht abgeschätzt werden. Im Rückblick lässt sich aber sagen, dass sie eindrucksvoll ist. Dabei ist nicht nur die wirtschaftliche und funktionale Entwicklung gemeint, sondern vor allem ihre räumliche. Metropolregionen sind keine Metropolen mit einem näheren und weiteren Umland als Anhängsel – auch wenn es anfangs diese Befürchtungen gab. Vielmehr wurde mit der Zeit deutlich, dass die Kooperation im Vordergrund steht. Heute umfassen Metropolregionen ganz selbstverständlich unterschiedlich strukturierte Teilräume. Unter einem Dach verfolgen sie gemeinsame Ziele und setzen Projekte um, die einen Mehrwert für alle bringen. Das schließt nicht aus, dass über die Wege und die Umsetzung diskutiert wird, denn schließlich haben die Städte, der suburbane Raum und die ländlichen Regionen auch unterschiedliche Interessen. Dennoch fördern die Metropolregionen die territoriale Kohäsion in ihren Raumeinheiten. Bereits der Raumordnungspolitische Orientierungsrahmen formulierte diesen Anspruch: Die Agglomerationen und später die Stadtregionen bzw. Metropolregionen wurden nicht als einzelne Städte verstanden, sondern immer im Kontext mit ihrem Umland. Dies ist ein prägendes Element der Metropolregionen, das auch durch die beiden Modellvorhaben der Raumordnung „Überregionale Partnerschaften“ (2007 bis 2011) und „Stadt-Land-Partnerschaften“ (2012 bis 2013) befördert wurde.

In der Deutschen Nationalbibliothek sind unter dem Suchbegriff „Metropolregion“ über 1.000 Publikationen verschlagwortet. Bezogen auf die letzten zwanzig Jahre kam somit etwa jede Woche eine neue Publikation hinzu. Anhand dieser Zahlenspielerei wird deutlich, wie groß das Interesse an Metropolregionen ist. Das macht es aber auch für ein IzR-Heft schwierig, sich zu

Dr. Rupert Kawka
ist wissenschaftlicher Projektleiter im BBSR, Referat Europäische Raum- und Stadtentwicklung. U. a. war er für das Modellvorhaben „Stadt-Land-Partnerschaften“ verantwortlich.
rupert.kawka@bbr.bund.de

positionieren. Dieses Themenheft bringt viele einzelne Aspekte zusammen, aber die inhaltliche Klammer ist die Kooperation in und zwischen den einzelnen Metropolregionen. Viele Potenziale liegen in den Kernen, aber ebenso viele auch in den suburbanen und ländlichen Teilräumen. Einerseits handelt es sich um ähnliche Potenziale, die etwa Ansätze für Cluster bieten, andererseits sind sie unterschiedlich und komplementär zueinander, sodass eine funktionale Ergänzung möglich wird. Dasselbe gilt für Probleme in einzelnen Teilräumen. Ihre Lösungen liegen oftmals nicht auf dem eigenen Gebiet, aber innerhalb der Metropolregion. Kooperation ist somit eine große Chance.

An die Metropolregionen werden vielfältige Anforderungen gerichtet. Sie sollen international ausstrahlen, Motoren der wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung sein, ihre Gateway-Funktion ausbauen, gleichzeitig die Kooperation nach innen stärken und mit verschiedenen Akteuren aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft zusammenarbeiten. Das ist eine komplexe Aufgabe, da sich nicht immer die Ansichten aller Beteiligten decken und entsprechend verhandelt werden müssen. Aber hier haben die Metropolregionen über die Jahre hinweg viel Erfahrung gesammelt. Dabei ist interessant anzumerken, dass viele Metropolregionen ihre Governance-Struktur neu aufgestellt haben, um eben diesen Anforderungen besser gerecht zu werden.

Es kommen aber neue Herausforderungen auf die Metropolregionen zu. Ein Beispiel ist eine stärker abgestimmte Flächennutzungsplanung, denn der steigende Wohnungsbedarf kann in den Ballungsräumen nur interkommunal befriedigt werden. Das bedeutet aber gleichzeitig, dass der öffentliche und private Verkehr ein Thema ist, das parallel bearbeitet werden muss. Ebenso werden Spitzencluster immer häufiger zu Aushängeschildern, aber auch hier gibt es einen starken Wettbewerb, bei dem nicht jede Metropolregion mithalten kann. Eine passgenaue Spezialisierung ist gefragt, die wiederum Kooperationen mit anderen Metropolregionen und Standorten in Deutschland, Europa und der Welt mit sich bringt. Ferner muss die Identifikation der Bevölkerung mit der Metropolregion weiterhin gestärkt werden, indem der Mehr-

wert für die dort lebenden Menschen (noch mehr) erlebbar wird. Gleichzeitig gibt es auch in Metropolregionen Teilräume, die stark vom demografischen Wandel betroffen sind. Wachstum und Schrumpfung liegen eng beieinander, sodass neue Lösungen gefunden werden müssen.

Darüber hinaus gilt es auch, das europäische Element zu stärken. Wie bereits zitiert, betonte schon der Raumordnungspolitische Handlungsrahmen den europäischen Aspekt von Metropolregionen. Aber mittlerweile geht es nicht mehr nur um die dort erwähnten Funktionen, die international ausstrahlen, sondern auch um eine Vernetzung innerhalb von Europa – über Verbände, wie METREX, oder verkehrlich über transeuropäische Netze und städtische Knoten. Die europäische Dimension wird auch in den metropolitanen Grenzregionen deutlich. Die im März 2016 von der Ministerkonferenz für Raumordnung verabschiedeten Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland erwähnen diese explizit. Ihre Zusammenarbeit mit den Partnerregionen jenseits der Grenze soll weiterentwickelt werden. Ebenso zielen die Leitbilder darauf ab, die Präsenz der Metropolregionen auf der europäischen und internationalen Ebene zu stärken.

Die beispielhafte Aufzählung soll nicht heißen, dass diese Themen noch unbeachtet sind. In vielen Metropolregionen sind sie bereits zentral. Daran wird deutlich, dass der Blick nach vorne gerichtet ist. Aber solche Aufgaben lassen sich nur bearbeiten, wenn auf eine vertrauensvolle Kooperation in der Vergangenheit zurückgeschaut werden kann. Dazu haben bereits viele gemeinsame Projekte beigetragen, sodass auch in Zukunft mit dynamischen Metropolregionen gerechnet werden kann.

Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, 1995: Raumordnungspolitische Handlungsrahmen. Beschluß der Ministerkonferenz für Raumordnung in Düsseldorf am 8. März 1995.

Deutscher Bundestag, 1993: Unterrichtung durch die Bundesregierung Raumordnungsbericht 1993. 12. Wahlperiode, Drucksache 126921, 28.02.1994.

Metropolregionen und Bundesraumordnung

Rupert Kawka,
Jens-Uwe Staats

Der Beitrag zeichnet die kontinuierliche Entwicklung des Phänomens der Metropolregionen über das Zusammenwirken von MKRO, Aktivitäten des Bundes und der Metropolregionen selbst in einem längeren Zeitraum nach. Dabei wird deutlich, dass es viele einzelne Bausteine gegeben hat, die zum heutigen gelebten Konzept und zu seiner großen Akzeptanz beigetragen haben. Gleichzeitig ist die metropolregionale Landschaft in Deutschland weiterhin am Wachsen, denn mit den metropolitanen Grenzregionen gibt es eine neue Dimension, die unmittelbar die Verbindung zum europäischen Integrationsprozess lebt und stärkt.

Einleitung

Metropolregionen in Deutschland hatten keinen einfachen Start. Über die Schilder der Europäischen Metropolregion Nürnberg fernab der drei Zentren Nürnberg, Fürth und Erlangen wurde vor zehn Jahren viel gelacht. Der Deutsche Bauernverband und der Deutsche Landkreistag (2006: 2) schrieben, dass „[d]er Ansatz der Metropolregionen [...] nicht zur deutschen, föderal geprägten Raumstruktur [passt]. Der Metropolansatz reißt neue Gräben zwischen Stadt und Land auf.“ Leber und Kunzmann (2006: 58/59) glaubten, dass die damalige Debatte um die Zukunft der Raumstruktur in Deutschland vom „Metropolenfieber beherrscht“ sei und sahen die Verantwortungsgemeinschaften zwischen dem ländlichen Raum und den Metropolkernen als ein „sehr idealistisches Handlungskonzept [...], das in der Tagespolitik ein Lippenbekenntnis bleiben wird“. Der Deutsche Städte- und Gemeindebund (2006) forderte, den „[z]unehmenden Zentralismus und [die] Konzentration auf Metropolregionen einzudämmen“, und der Deutsche Landkreistag (2011) versuchte in einem Argumentarium aufzuzeigen, „[w]arum Metropolregionen nicht zielführend sind“.

Im Zuge der neuen Leitbilder der Raumentwicklung von 2006 gab es Ängste um eine neue räumliche Verteilung von Fördermitteln zuungunsten der ländlichen Räume. Ebenso wurde befürchtet, dass die ländlich geprägten Regionen in der Wahrnehmung sinken und mit ihren Problemen allein gelassen würden. Insofern war es wichtig, diese Positionen aufzuzeigen. Das kritische Auseinandersetzen hat immer noch Bedeutung, indem auf mögliche negative Folgen

eines Prozesses aufmerksam gemacht wird (z. B. BUND Regionalverband Südlicher Oberrhein 2010), aber die Diskussion ist heute anders. In einer Pressemitteilung von Caritas et al. (2016: 1) heißt es beispielsweise: „Gepaart mit der Wirtschaftskraft der Metropolregionen ist es diese Stärke des ländlichen Raumes, die Baden-Württemberg im internationalen und bundesweiten Vergleich zu einer führenden Wirtschafts- und Innovationsregion macht.“ Hier ist nicht mehr ein Gegeneinander, sondern ein Miteinander herauszulesen, insofern kann geschlussfolgert werden, dass sich das Bild der Metropolregionen über die letzten Jahre gewandelt hat.

Wesentlich dazu beigetragen hat, dass sich die Metropolregionen als eine Gebietskulisse entwickelt haben, die sowohl die Kernstädte als auch die suburbanen und die ländlichen Räume gemeinsam unter einem Dach vereinen. Der Grund war dabei nicht ausschließlich, eine europaweite und globale Sichtbarkeit der Metropolkerne zu erreichen, indem möglichst viele Einwohnerinnen und Einwohner der umliegenden Räume einbezogen wurden. Diese Strategie wäre auch angesichts der Millionenstädte weltweit nicht aufgegangen, denn die deutschen Metropolregionen bleiben bezogen auf die Bevölkerung vergleichsweise klein. Vielmehr ging es darum, die Potenziale im weiteren Umland einzubeziehen und auf diese Weise gemeinsam die Sichtbarkeit zu erhöhen. Viele Weltmarktführer in Deutschland liegen nicht in den Städten, sondern eben auch in ländlichen Räumen, und diese sollen ebenso von Metropolregionen und Metropolfunktionen profitieren wie die städtischen Firmen. Die Studie des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raum-

Dr. Rupert Kawka
ist wissenschaftlicher Projektleiter im BBSR, Referat Europäische Raum- und Stadtentwicklung. U. a. war er für das Modellvorhaben „Stadt-Land-Partnerschaften“ verantwortlich.
rupert.kawka@bbr.bund.de

Jens-Uwe Staats
ist Referent im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Referat Recht und Modellvorhaben der Raumordnung, raumwirksame Fachpolitiken. U. a. begleitete er die Leitbildentwicklungen 2006 und 2016.
jens.staats@bmvi.bund.de

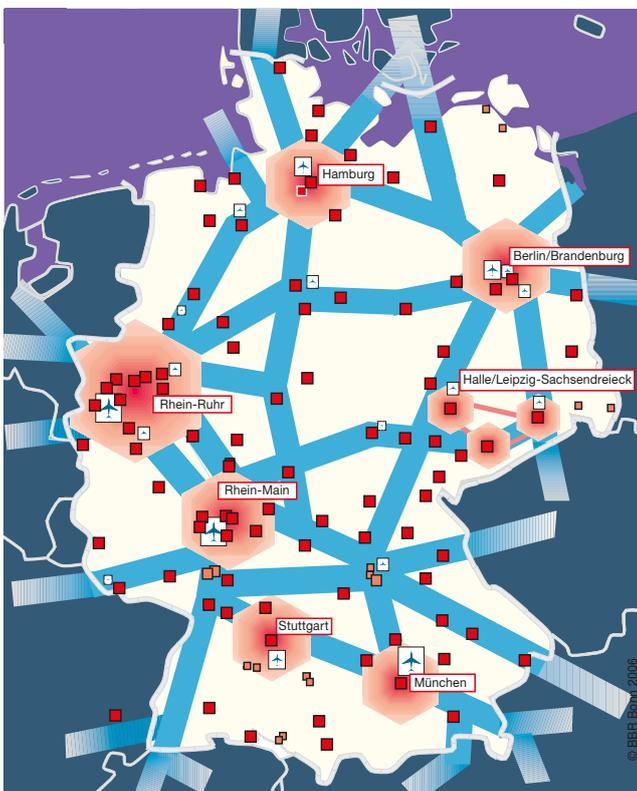
forschung (2010) zu den Metropolräumen in Europa hat dies anhand von vielen Einzelinformationen aufgezeigt. Diese Vernetzung im Raum und gleichzeitig die Sicht, dass nur die Städte, ihr Umland und die ländlichen Räume innerhalb der Metropolregionen gemeinsam die räumliche Entwicklung vorantreiben können, hat die Akzeptanz dieses neuen Raumtypus gestärkt. Ein weiterer wesentlicher Baustein war die Erkenntnis, dass die Städte und Landkreise solch einen Ansatz nur auf gleicher Augenhöhe miteinander umsetzen können und dass dies in den Governance-Modellen der Metropolregionen auch so gelebt wurde.

Kurzer Abriss zur Historie der europäischen Metropolregionen in Deutschland

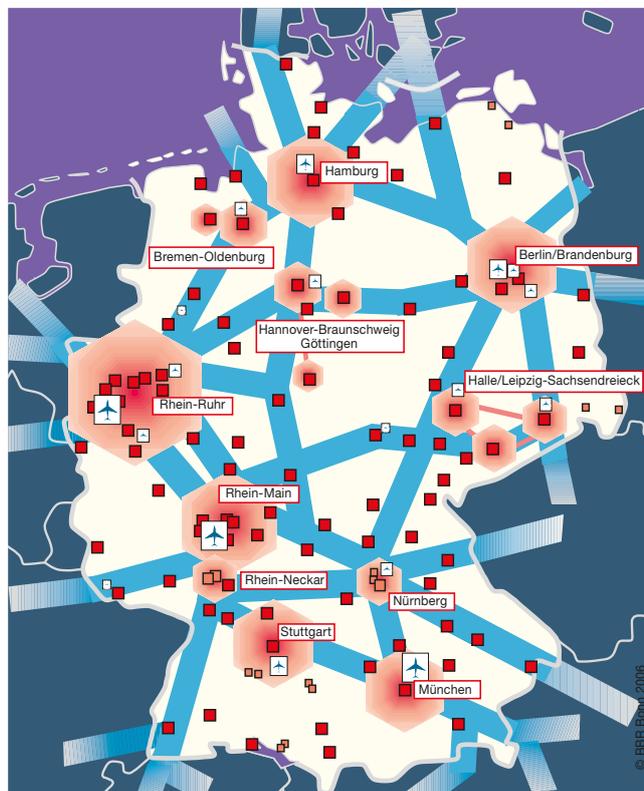
Mit dem Konzept der europäischen Metropolregionen in Deutschland hat die Raumentwicklungspolitik vor zwanzig Jahren einen Rahmen geschaffen, um sich den Herausforderungen der Globalisierung zu stellen und die Rahmenbedingungen für die Teilnahme der deutschen Regionen am

internationalen Wettbewerb aktiv mitzugestalten. Bereits im Raumordnungspolitischen Handlungsrahmen wurden die Metropolregionen als Motoren der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung bezeichnet, die auch den europäischen Integrationsprozess beschleunigen sollten (Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau 1995: 27). Einerseits bestand der Anspruch, dass ein hochentwickeltes und exportorientiertes Land im schärfer werdenden Wettbewerb um Standorte und Köpfe nur erfolgreich bestehen kann, wenn die internationale Wettbewerbsfähigkeit seiner Regionen konsequent ausgebaut und gefördert wird. Daher sollten Entwicklungspotenziale von internationaler Bedeutung auf besonders geeignete Schwerpunkträume konzentriert werden. Gleichzeitig wurde deutlich, dass die großen Ballungsräume nicht nur Agglomerationsvorteile haben, sondern auch Überlastungstendenzen ausgesetzt waren. Andererseits bestand der Anspruch, dass dies nur in einem europäischen Prozess gestaltet werden kann, weil die Kooperation über nationale Grenzen hinweg und gute europaweite Verbindun-

Abbildung 1
Darstellung der Metropolregionen in Deutschland 1997 und 2006



Quelle: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (1997) für die Ministerkonferenz für Raumordnung



Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2006)

gen dafür Voraussetzung sind. Zudem wurde auch der Ausstrahlungseffekt auf benachbarte Regionen thematisiert.

Insofern war das Konzept der Metropolregionen ein Top-down-Prozess, allerdings wurde weitgehend auch bewusst auf eine räumliche Abgrenzung der Metropolregionen „von oben“ verzichtet. Vielmehr wurde in den Karten eine symbolhafte Darstellung gewählt (siehe Abb. 1), und erst im Laufe der Zeit hat sich eine gebietsscharfe Abgrenzung ergeben (vgl. auch den Beitrag von T. Pütz in diesem Heft).

Zwar wurden die Grundlagen für das Konzept der Metropolregionen bereits Anfang und Mitte der 1990er Jahre gelegt, aber es schloss sich ein längerer Prozess an, der durch viele Aktivitäten – auch seitens des Bundes – begleitet wurde. Die nachfolgende Übersicht verdeutlicht einige wichtige Schritte (siehe Tab. 1).

Ergänzend können noch verschiedene Publikationen des Bundes genannt werden: In den Informationen zur Raumentwicklung 11/12.2000 waren die zentralen Themen die interkommunale und interregionale Kooperation. Die beiden Hefte Informationen zur Raumentwicklung 6/7.2002 und Forschungen Heft 109 hatten die großräumigen und europäischen Verflechtungen der deutschen Metropolregionen im Blick. Die Informationen zur Raumentwicklung 7.2005 waren stärker analytisch ausgerichtet. Wichtig war auch der Raumordnungsbericht 2005 (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung 2005: 177–190). In einem umfangreichen Kapitel wurde dargestellt, wie sich die Metropolfunktionen in den deutschen Metropolregionen verteilen. Dies führte zur weiteren, viel beachteten Studie „Metropolräume in Europa“ (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung 2010), in der die Metropolfunktionen neu definiert und standortgenau

Tabelle 1
Wesentliche Meilensteine zur Entwicklung des Konzepts der europäischen Metropolregionen in Deutschland

Jahr	Ereignis	Wesentlicher Bezug zu Metropolregionen
1993	Raumordnungspolitischer Orientierungsrahmen	Bedeutung von Stadtregionen und Agglomerationen mit internationaler Ausstrahlung als Motoren des Wachstums
1993	Raumordnungsbericht der Bundesregierung	Erstmals Erwähnung des Begriffs „Metropolregionen“
1995	Raumordnungspolitischer Handlungsrahmen der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO)	Benennung von sieben europäischen Metropolregionen in Deutschland
1996	Gründung des „Network of European Metropolitan Regions and Areas“ (METREX)	Zusammenschluss europäischer Metropolregionen
1995–1998	Modellvorhaben „Städtenetze“	Neue Konzepte der interkommunalen Kooperation
1997–2000	Wettbewerb „Regionen der Zukunft“	Ausgestaltung regionaler Dialog- und Kooperationsprozesse, u. a. zur gemeinsamen regionalen Entwicklung und Schaffung regionaler Märkte in Metropolregionen und strukturschwachen Regionen
1998–2003	Modellvorhaben „FORUM Städtenetze“	Erfahrungsaustausch bestehender und neuer Städtenetze
1999	Europäisches Raumentwicklungskonzept (EUREK)	Polyzentrische Gruppierungen von Metropolregionen und Großstädten außerhalb des Kernraumes der EU
2000	Konferenz Urban 21	Leitlinien zur globalen nachhaltigen Stadtentwicklung (Berliner Erklärung)
2001	Gründung des Initiativkreises Metropolregionen in Deutschland	
2005	MKRO-Beschluss	Benennung von vier weiteren Metropolregionen in Deutschland
2005	Raumordnungsbericht des Bundesamts für Bauwesen und Raumordnung (BBR)	Thematisiert die metropolitanen Funktionen national und international
2006	Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland	Stärkung der Rolle der Metropolregionen und ihrer Verantwortung
2007	Territoriale Agenda der Europäischen Union	Polyzentrische Entwicklung durch Vernetzung von Stadtregionen und Städten unterschiedlicher Größenordnung sowie neue Formen der Partnerschaft und politischen Zusammenarbeit zwischen Stadt und Land
2007	Konferenz im Rahmen der deutschen EU-Ratspräsidentschaft „Integrierte Perspektiven von Metropolräumen im polyzentrischen Städtesystem“	Diskussion über Möglichkeiten neuer Partnerschaften zwischen Metropolregionen und ländlichen Räumen sowie deren Beitrag zur Umsetzung der Lissabon-Strategie der EU
2007–2013	Modellvorhaben „Überregionale Partnerschaften“ und „Stadt-Land-Partnerschaften“	Partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen unterschiedlich strukturierten Räumen und in unterschiedlichen Geometrien
2008–2013	Modellvorhaben „Überregionale Partnerschaften in grenzüberschreitenden Verflechtungsräumen“	Stärkere Wahrnehmung des Beitrags metropolitaner Grenzregionen zur territorialen Kohäsion
2011	Territoriale Agenda der Europäischen Union 2020	Vermeidung einer übermäßigen räumlichen Polarisierung zwischen Zentren und Regionen
2011	Gründung des Initiativkreises Metropolitane Grenzregionen (IMeG)	
2012	Konferenz Stadt. Land. Europa. Partnerschaften nachhaltig stärken	Förderung der Stadt-Land-Partnerschaften
2016	Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland	Einbeziehung der grenzüberschreitenden Metropolregionen (IMeG-Regionen) in das Konzept der europäischen Metropolregionen

europaweit analysiert wurden. Darüber hinaus ist das Regionale Monitoring zu den deutschen Metropolregionen zu erwähnen (siehe den Beitrag von T. Pütz in diesem Heft). Zwischen dem Raumordnungsbericht und der Studie zu den Metropolräumen ist ferner das Heft „Werkstatt: Praxis Heft 54 Metropolregionen – Chancen der Raumentwicklung durch Polyzentralität und regionale Kooperation“ zu erwähnen (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung/Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung 2008). Ferner gab es 2012 das Gutachten „Partnership for sustainable rural-urban development: existing evidences“ für die EU-Kommission, das vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung und dem Deutschen Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V. (2012) verfasst wurde. Aus demselben Jahr stammt auch die Broschüre „Stadt-Land-Partnerschaften Wachstum und Innovation durch Kooperation“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die sowohl in deutscher als auch englischer Sprache auf sehr großes Interesse stieß.

Es zeigt sich, dass dem föderalen Staatsprinzip Deutschlands entsprechend die Bundesraumordnung den Prozess der Bildung von Metropolregionen mit einem zweigleisigen Ansatz unterstützt hat:

Zum einen wurden bundesweit flächendeckende, wissenschaftliche Analysen von Metropolräumen und ihrer Funktionalität durch das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung bzw. das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung u.a. in den Raumordnungsberichten 2000, 2005, 2011 in die Leitbilder und Handlungsstrategien für Raumentwicklung in Deutschland (MKRO 2006) integriert. Insbesondere das Leitbild „Wachstum und Innovation“ rückte ein Stück weit von der traditionellen Raumentwicklungspolitik vorrangig zugunsten ländlicher Räume ab. Es misst den Entwicklungsperspektiven von Stadtregionen eine gleichberechtigte Bedeutung zu – die Gründe wurden bereits im Raumordnungspolitischen Orientierungsrahmen von 1993 und dem Raumordnungspolitischen Handlungsrahmen von 1995 genannt. Unter dem Stichwort „Metropolregionen“ war dies der Auslöser für eine kontroverse Debatte über einen vermeintlichen oder tatsächlichen

Paradigmenwechsel. Das Konzept der europäischen Metropolregionen wurde in dem Leitbild als ein Strategieelement für Wachstum und Innovation herausgestellt. Dabei ging es eben nicht nur um die Formulierung einer raumentwicklungspolitischen Wunschvorstellung, sondern in erster Linie darum, einer veränderten Ausgangssituation im deutschen und europäischen Städtesystem gerecht zu werden. Dies war selbstverständlich mit Zielvorstellungen verbunden, die insbesondere in den großräumigen Verantwortungsbereichen des visualisierten Leitbildes zum Ausdruck kamen.

Zum anderen wurden die Prozesse zur Bildung von Metropolregionen in den Regionen selbst durch Beratung und Information sowie durch Modellvorhaben der Raumordnung zu neuen Formen der regionalen Governance, der Institutionalisierung und konkrete Projekte gefördert. Beispielhaft sei hier an die Modellvorhaben „Städtenetze“ zu neuen Konzeptionen der interkommunalen Kooperation, „FORUM Städtenetze“, „Überregionale Partnerschaften“, „Stadt-Land-Partnerschaften“ und „Überregionale Partnerschaften in grenzüberschreitenden Verflechtungsräumen“ erinnert. Mit den Modellvorhaben wurde der Strategieansatz verfolgt, über viele konkrete Projekte die Potenziale in gemeinsamer Verantwortung zu vernetzen. Dies hat sich in nahezu sämtlichen bundesweit beteiligten Modellregionen bewährt (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2012). Basierend auf Freiwilligkeit und Selbstorganisation konnten neue Kooperationsformen geschaffen werden, die hinsichtlich ihres räumlichen Umgriffs von den Akteursgruppen der Modellregionen selbst festgelegt wurden. Der langfristig zu erwartende regionale Mehrwert der Partnerschaften liegt im Beitrag zur Entwicklung und Stärkung funktionaler Räume über administrative Grenzen hinweg. Mit den Modellvorhaben wurde dies nachhaltig erreicht.

Weiterentwicklung des Konzepts der Metropolregionen nach innen und außen

Die MKRO definiert in den Leitbildern und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland (2006: 14) die Metro-

polregionen als „funktionale Verflechtungsräume“ mit internationaler Bedeutung und Erreichbarkeit. Gleichzeitig wurde der Ansatz aus dem raumordnungspolitischen Handlungsrahmen wiederholt, dass die Metropolregionen die „Motoren der wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung“ sind. Dabei war es nicht das Ziel, Stadt und Land auseinanderzudividieren. Ebenso wurde anerkannt, dass die außerhalb der Metropolregionen liegenden Regionen auch Beiträge zur wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung leisten können. Vielmehr ging es beim – häufig missverstandenen oder bewusst fehlerhaft interpretierten – Ansatz „Stärken stärken“ darum, die qualitativ und quantitativ unterschiedlichen Potenziale in allen Teilräumen bestmöglich zu nutzen. Mit den großräumigen Verantwortungsgemeinschaften wurde verdeutlicht, dass Metropolregionen nicht ohne funktionierende ländliche Räume sein können, ebenso brauchen ländliche Räume gut entwickelte, urbane Zentren und Metropolen. Um die Vielfalt im Kleinen zu erhalten, muss in größeren Zusammenhängen gedacht werden.

Dabei kann die Idee der Metropolregion als eine europäische Variante bezeichnet werden. Einerseits war sie aus der Not geboren, denn kaum eine europäische Stadt kann es hinsichtlich ihrer Größe mit denen in China oder anderen Ländern aufnehmen. Insofern ist die kritische Masse an Bevölkerung nur zu erlangen, wenn auch mit dem Umland kooperiert wird. Gleichzeitig trägt das Umland aber nicht nur Menschen bei, damit die Metropole möglichst groß und stark erscheint. Vielmehr liegen auch in den verstädterten und ländlichen Teilräumen wichtige Potenziale (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung 2010), die über Vernetzung zu einer Funktionssteigerung der gesamten Metropolregion beitragen können und die – genau wie die metropolitanen Kerne – von der Internationalisierung profitieren können. Ein Vorteil liegt somit darin, dass durch die Zusammenarbeit unterschiedlicher Teilräume in einem großräumigen Bezug und die Entwicklung gemeinsamer Stärken das Risiko der Abkopplung strukturschwacher Regionen gemindert werden kann. Dies ist ein Beitrag zur territorialen Kohäsion auf der regionalen Ebene, der sich auch im Selbstverständnis des IKM widerspiegelt: „Die

Handlungsebene der Metropolregionen bietet das Potential, die Ziele des Leitbildes ‚Wachstum und Innovation‘, d.h. Stärken zu stärken, Kräfte und Potentiale zu bündeln und zu vernetzen und die gemeinsame solidarische Verantwortung von Regionen durch die Weiterentwicklung von Partnerschaften zwischen Stadt und Land zu stärken, effektiv umzusetzen“ (Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland 2012: 3).

Gleichzeitig stellt das von der MKRO verliehene Label „Metropolregion“ einen Titel dar, der nicht mit festen Anforderungen, Verbindlichkeiten oder unmittelbaren Förderungen verbunden ist. Vielmehr geht damit ein hohes Maß an Selbstverantwortung für die Regionen einher, diesen Titel für neue Formen regionaler Zusammenarbeit und eine damit verbundene Aufbruchstimmung zu nutzen sowie Entwicklungen anzustoßen. Dies wurde auch überwiegend genutzt. Es bleibt jedoch jede Region selbst gefordert, ihr eigenes Profil und ihre eigene Handlungsfähigkeit auszubilden.

Die Entwicklung vor allem der letzten 15 Jahre hat gezeigt, dass es diese Dynamik in den Metropolregionen gibt. Dies lässt sich zum einen auf die positiven Rahmenbedingungen zurückführen, die die Raumordnung gesetzt hat, zum anderen natürlich auch auf den gelebten funktionalräumlichen Ansatz in den Metropolregionen selbst. Ein wesentlicher Ausdruck dessen sind die vielfältigen Governance-Modelle in den Metropolregionen, die an die jeweilige Situation angepasst sind. Diese Einschätzung gilt, obwohl in wenigen Metropolregionen der Prozess der Selbstorganisation noch nicht abgeschlossen ist und der räumliche Zuschnitt weiterhin im Werden ist. Grundsätzlich haben aber die vergangenen Jahre gezeigt, dass Metropolregionen mehr sind als nur Ballungs- oder Verdichtungsräume und dass diese eher defizitorientierte Konnotation ein Begriff der Vergangenheit ist.

Die Metropolregionen in Deutschland haben sich etabliert, ihre Bedeutung wurde gestärkt und sie haben aufgezeigt, dass es nicht ausschließlich um die Entwicklung der metropolitanen Kerne, sondern um eine gemeinsame Verantwortung geht. Damit ist das Herausbilden einer metro-

polregionalen Landschaft in Deutschland aber nicht abgeschlossen. Bereits 2006 hat sich die MKRO in den damaligen Leitbildern auch dafür ausgesprochen, dass in die Weiterentwicklung des Konzepts „Europäische Metropolregionen in Deutschland“ auch grenzüberschreitende metropolitane Verflechtungsräume von europäischer Bedeutung einbezogen werden sollen. Solche Räume liegen in der Sicht der Nationalstaaten „am Rand“ und werden nicht immer adäquat wahrgenommen. Dies steht im Gegensatz zu ihrer wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bedeutung sowie zu ihrer Rolle als Schnittstellen und „Labore“ im europäischen Integrationsprozess. Im Zuge der Leitbilder von 2006 wurde deutlich, dass viele Grenzregionen ähnliche Themen und Fragestellungen haben, die ihre Entwicklung betreffen. Daraufhin wurde das Modellvorhaben „Überregionale Partnerschaften in grenzüberschreitenden Verflechtungsräumen“ gestartet. Aus diesem Projekt heraus hat sich dann der Initiativkreis der metropolitanen Grenzregionen (IMeG) gegründet (siehe den Beitrag von G. Hager in diesem Heft).

Mit den weiterentwickelten Leitbildern von 2016 bekennt sich die Raumordnung von Bund und Ländern dazu, die Potenziale der Kooperation in den grenzübergreifenden metropolitanen Verflechtungsräumen zu stärken. Dabei sind eher größere Regionsabgrenzungen in den Blick zu nehmen, die über gemeinsame Kooperationsinteressen und Identifikationen verfügen. Die Problematik grenzüberschreitender Fragen, Planungsansätze und Abstimmungsverfahren bedürfen einer verstärkten Aufmerksamkeit. Der IMeG mit dem Saarland als Teil der Großregion/Grande Region, der Euregio Maas-Rhein sowie den Regionalverbänden Mittlerer Oberrhein, Südlicher Oberrhein, Hochrhein-Bodensee und Bodensee-Oberschwaben aus der Trinationalen Metropolregion Oberrhein und der Bodenseeregion als Mitglieder verfügt hierfür über gute Voraussetzungen, um sowohl nach außen als auch nach innen diese Themen zu transportieren. Ein engerer Schulterschluss mit dem Initiativkreis der Metropolregionen wäre wünschenswert, um die gemeinsamen Interessen deutlicher zu artikulieren und um gegenseitig von den Erfahrungen im Umgang mit Problemen und Lösungsansätzen zu profitieren. Inwiefern nun von

11+4 Metropolregionen – bzw. mit der Entwicklung im Rheinland und Ruhrgebiet von 12+4 – gesprochen werden kann, wird die Zukunft zeigen.

Fazit

Die anhaltende Aufmerksamkeit für Metropolregionen war und ist auch noch heute berechtigt, denn die Herausforderungen im räumlichen Kontext wandeln sich. Die zunehmende Digitalisierung der Wirtschaft und Gesellschaft, die Auswirkungen der Energiewende oder die Anpassung an Auswirkungen des Klimawandels verbunden mit zunehmenden Nutzungskonflikten sind einige Beispiele dafür. Viele dieser Zukunftsaufgaben erfordern erst recht den Blick über die eigenen Zuständigkeitsgrenzen hinweg und müssen zu einer Zusammenarbeit mit neuen Partnern führen. Gleichwohl ist die Praxis neuer Partnerschaften viel komplizierter umzusetzen als es zunächst theoretisch erscheint: Neben Risiken, Ängsten und persönlichen Befürchtungen der Akteure müssen ganz objektive Hindernisse, wie beispielsweise knappe Ressourcen, überwunden werden. Dieses lässt sich natürlich am einfachsten erreichen, wenn am Ende des Weges der Erfolg für alle Partner sichtbar wird.

Natürlich verbleiben weiterhin große Räume außerhalb der Metropolregionen. In den Leitbildern (Geschäftsstelle der Ministerkonferenz für Raumordnung im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2006: 12) wurden erstmalig die „weiteren metropolitanen Verflechtungsräumen“ genannt, und ihre deutschlandweite Abdeckung gilt zehn Jahre später immer noch als raumordnerisches Ziel. Dies zeigt die Weiterentwicklung der Leitbilder (Ministerkonferenz für Raumordnung 2016). Hier gilt es, dass die Metropolregionen nicht die Entwicklung dieser Räume beeinträchtigen bzw. dass die Vernetzung zwischen beiden Raumtypen gestärkt wird. Eine divergente Entwicklung in Deutschland ist nicht wünschenswert, da die Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen in allen Teilräumen weiterhin als grundsätzliche Idee der Raumordnung bestehen bleibt. Damit würde auch die Akzeptanz für Metropolregionen in den anderen Regionen schwinden. Gleichzeitig gilt es weiter-

hin, die europäische Dimension der Metropolregionen zu stärken. Dies geht über die Knotenfunktion der Metropolregionen in internationalen Netzen hinaus und betrifft auch den europäischen Integrationsprozess.

Literatur

- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, 2005: Raumordnungsbericht 2005. Berichte Bd. 21. Bonn.
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 2010: Metropolräume in Europa. Analysen Bau. Stadt.Raum Bd. 1. Bonn.
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V., 2012: Partnership for sustainable rural-urban development: existing evidences. n° 2011.CE.16.0.AT.017.
- Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, 1995: Raumordnungspolitischer Handlungsrahmen. Beschluß der Ministerkonferenz für Raumordnung in Düsseldorf am 8. März 1995.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung/Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, 2008: Metropolregionen – Chancen der Raumentwicklung durch Polyzentralität und regionale Kooperation. Werkstatt: Praxis H. 54. Bonn.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2012: Stadt-Land-Partnerschaften Wachstum und Innovation durch Kooperation. Berlin.
- BUND Regionalverband Südlicher Oberrhein, 2010: Trinationale Metropolregion Oberrhein: Wachstum contra Umwelt und Lebensqualität? Zugriff: <http://www.bund-rvso.de/metropolregion-oberrhein-umwelt.html> [abgerufen am 23.5.2016].
- Caritas, Diakonie Baden-Württemberg, Diözese Rottenburg-Stuttgart, Erzdiözese Freiburg, Gemeindetag Baden-Württemberg, Handwerk in Baden-Württemberg, Baden-Württembergischer Industrie- und Handelskammertag, Landfrauen Baden-Württemberg, Landkreistag Baden-Württemberg, Landesverband der Baden-Württembergischen Industrie, Liga der freien Wohlfahrtspflege in Baden-Württemberg, SPES Zukunftsmodelle, 2016: Stärkung des Ländlichen Raumes muss Schwerpunkt in neuer Legislaturperiode werden. Stuttgart.
- Deutscher Bauernverband, Deutscher Landkreistag, 2006: Potenziale des ländlichen Raums erschließen. Berlin.
- Deutscher Landkreistag, 2011: Ländliche Räume gleichberechtigt entwickeln. Ohne Ortsangabe.
- Deutscher Städte- und Gemeindebund, 2006: Für ein starkes Deutschland Arbeitsplätze und Wachstum in der Fläche. Berlin.
- Geschäftsstelle der Ministerkonferenz für Raumordnung im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2006: Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland. Berlin.
- Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland, 2012: Strategiepapier. Ohne Ortsangabe. Zugriff: http://www.deutsche-metropolregionen.org/fileadmin/ikm/01_aktuelles/Strategiepapier_Initiativkreis_Metropolregionen_in_Dtl_2-spaltig.pdf [abgerufen am 16.5.2016].
- Leber, Nils; Kunzmann, Klaus R., 2006: Entwicklungsperspektiven ländlicher Räume in Zeiten des Metropolenfiebers. In: disP 166 3/2006, S. 58–70.
- Ministerkonferenz für Raumordnung, 2016: Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland (Beschlossen von der 41. MKRO am 9. März 2016). Ohne Ortsangabe.

Empirische Zusammenschau der europäischen Metropolregionen in Deutschland

Thomas Pütz

Im Mittelpunkt des Beitrags steht das Regionale Monitoring für die Metropolregionen in Deutschland, das aus der Zusammenarbeit des Initiativkreises Europäischer Metropolregionen in Deutschland (IKM) und dem BBSR entstanden ist und zwischen 2006 und 2012 in einem zweijährigen Rhythmus erschien. Es hat in dieser Zeit einen wichtigen Beitrag zur Wahrnehmung der Metropolregionen nach außen geleistet und gleichzeitig ein gemeinsames Verständnis für Probleme und Herausforderungen der Metropolregionen befördert. Auch wenn das Regionale Monitoring nach 2012 nicht mehr in der ursprünglichen Printversion fortgeführt wurde, bilden die regionalisierten Daten und Indikatoren, die sich vornehmlich aus der Laufenden Raubeobachtung des BBSR speisen, weiterhin eine wichtige Grundlage für eine analytische Betrachtung der Metropolregionen in Deutschland. Und hier ist das BBSR weiterhin unterstützend tätig.

Das BBSR befasst sich seit vielen Jahren mit Metropolregionen – sowohl auf der inhaltlich-politischen Ebene als auch durch empirische Analysen. Gerade jedoch die analytische Betrachtung von Metropolregionen in Deutschland wie in Europa ist schwierig. Zwar gibt es mittlerweile eine größere Zahl an Studien und Rankings, vereinbarte und vergleichbare Datensätze fehlen aber weitgehend. Auch sind die politisch-administrativen Abgrenzungen der Metropolregionen nicht immer vergleichbar und ständigen Veränderungen unterworfen. Gleichwohl steigt die Nachfrage nach quantitativen Kennziffern über Metropolregionen seitens der Politik, Wirtschaft und Wissenschaft, um deren Potenziale und Probleme zu erkennen und Strategien zu entwickeln.

Im Mittelpunkt dieses Beitrags steht das Regionale Monitoring für die Metropolregionen in Deutschland, das aus der Zusammenarbeit des Initiativkreises Europäische Metropolregionen in Deutschland (IKM) und dem BBSR entstanden ist und zwischen 2006 und 2012 in einem zweijährigen Rhythmus erschienen ist. Dabei wird zunächst in einem Rückblick auf Anlass, Ziele und Entwicklung des Regionalen Monitorings eingegangen und anschließend anhand des letzten Monitorings 2012 die wichtigsten Datengrundlagen erläutert, dabei insbesondere das räumliche Informationssystem des BBSR. An dem Beispiel der Analysen zur Positionierung europäischer Metropolregionen in Deutschland wird aufgezeigt, wie auf Grundlage des Indika-

torens des Regionalen Monitorings weitergehende Analysen durchgeführt werden können.

Abschließend werden in einem kurzen Fazit die möglichen Perspektiven eines regionalen Monitorings angesprochen.

1 Rückblick

Im Jahre 2005 wurde innerhalb des IKM der Vorschlag diskutiert, ein regionales Monitoring aufzubauen, um vergleichende und vergleichbare Informationen für alle Regionen zur Verfügung stellen zu können. Neben dem vorrangigen Ziel, statistische Grundlagen und Informationen bereitzustellen, wurden zu Beginn auch einige weitere allgemeine Ziele formuliert:

- regelmäßige Veröffentlichung der Indikatoren (jährlich bzw. zweijährlich)
- Darstellung und Analyse räumlicher Entwicklungstrends
- Unterstützung der Wahrnehmung der Bedeutung von Metropolregionen nach außen
- Förderung der Sensitivität für mögliche gemeinsame Probleme und Herausforderungen der Regionen

Es wurde darüber hinaus intensiv diskutiert, welche Anforderungen ein regionales Monitoringsystem erfüllen sollte. Die grundlegende Frage war, ob die Indikatoren aus

Thomas Pütz

ist seit 2014 im Referat „Verkehr und Umwelt“ bzw. „Digitale Stadt, Risikoversorge und Verkehr“ des BBSR tätig. *Arbeitsschwerpunkte:* Erreichbarkeitsanalysen und räumliche Verflechtungen, insbesondere Pendelverflechtungen; Bundesverkehrswegeplanung; kritische Infrastrukturen und Risikomanagement
thomas.puetz@bbr.bund.de

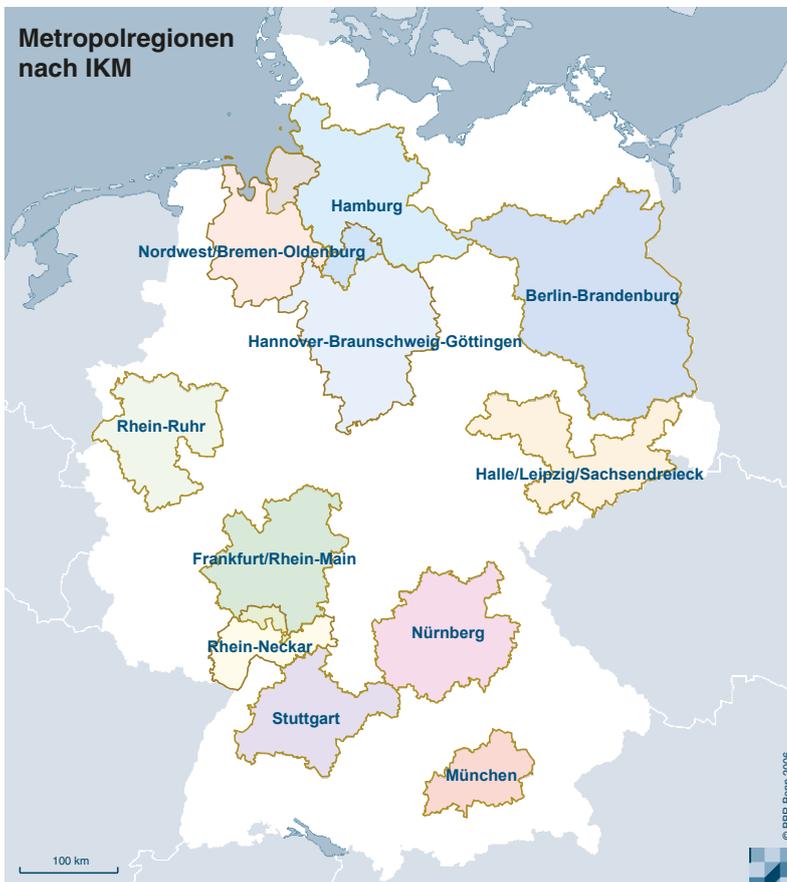
der Formulierung von Leitziele abgeleitet werden sollten, die sogar für ein Controlling Verwendung finden könnten, und ob dies von den Mitgliedern des Initiativkreises gewünscht wurde. Die Alternative dazu war eine ausschließliche Zusammenstellung von Indikatoren, die stärker im Deskriptiven bleiben sollte. Diese Diskussion war hier geprägt von den damals gerade erarbeiteten „Neuen Leitbildern und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland“ der Ministerkonferenz für Raumordnung, die die Bedeutung der Metropolregionen noch einmal hervorhob.

In der dann letztlich gewählten Form beschränkte sich das Regionale Monitoring jedoch „nur“ auf eine Zusammenstellung von Indikatoren. Aber auch auf diese Weise machte das Monitoring Unterschiede zwischen den Regionen sichtbar – jedoch nicht mit dem Ziel, den Wettbewerb der Metropolregionen untereinander anzuheizen. Vielmehr war es als eine empirische Grundlage gedacht, ein gemeinsames Verständnis der Metropolregionen zu entwickeln und

sich nach außen zu präsentieren. Darüber hinaus hatte das Regionale Monitoring auch zum Ziel, die interne Struktur der einzelnen Metropolregionen besser darzustellen und eine Diskussion über komplementäre Funktionen und Potenziale sowie über teilräumliche Probleme anzustoßen. Entsprechend hieß es im Vorwort zum Regionalen Monitoring 2012: „Die vielen Tabellen und mehr als 60 Karten und Diagramme ermöglichen einen Vergleich der Metropolregionen hinsichtlich ihrer Strukturen und Entwicklungstendenzen untereinander und erlauben eine großräumige, deutschlandweite Einordnung. Die Karten ermöglichen zudem einen genaueren Blick in die Metropolregionen und zeigen die z.T. sehr heterogenen Strukturen in ihren verschiedenen Teilräumen auf. Textlich hält sich das Monitoring ganz bewusst zurück, denn es möchte nur Fakten darstellen, dem Leser aber die Interpretation selbst überlassen“ (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland, 2012: 5)¹.

(1) Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland, 2012, Regionales Monitoring 2012 Daten und Karten zu den Europäischen Metropolregionen in Deutschland, Stuttgart.

Abbildung 1
Abgrenzung der Metropolregionen 2006

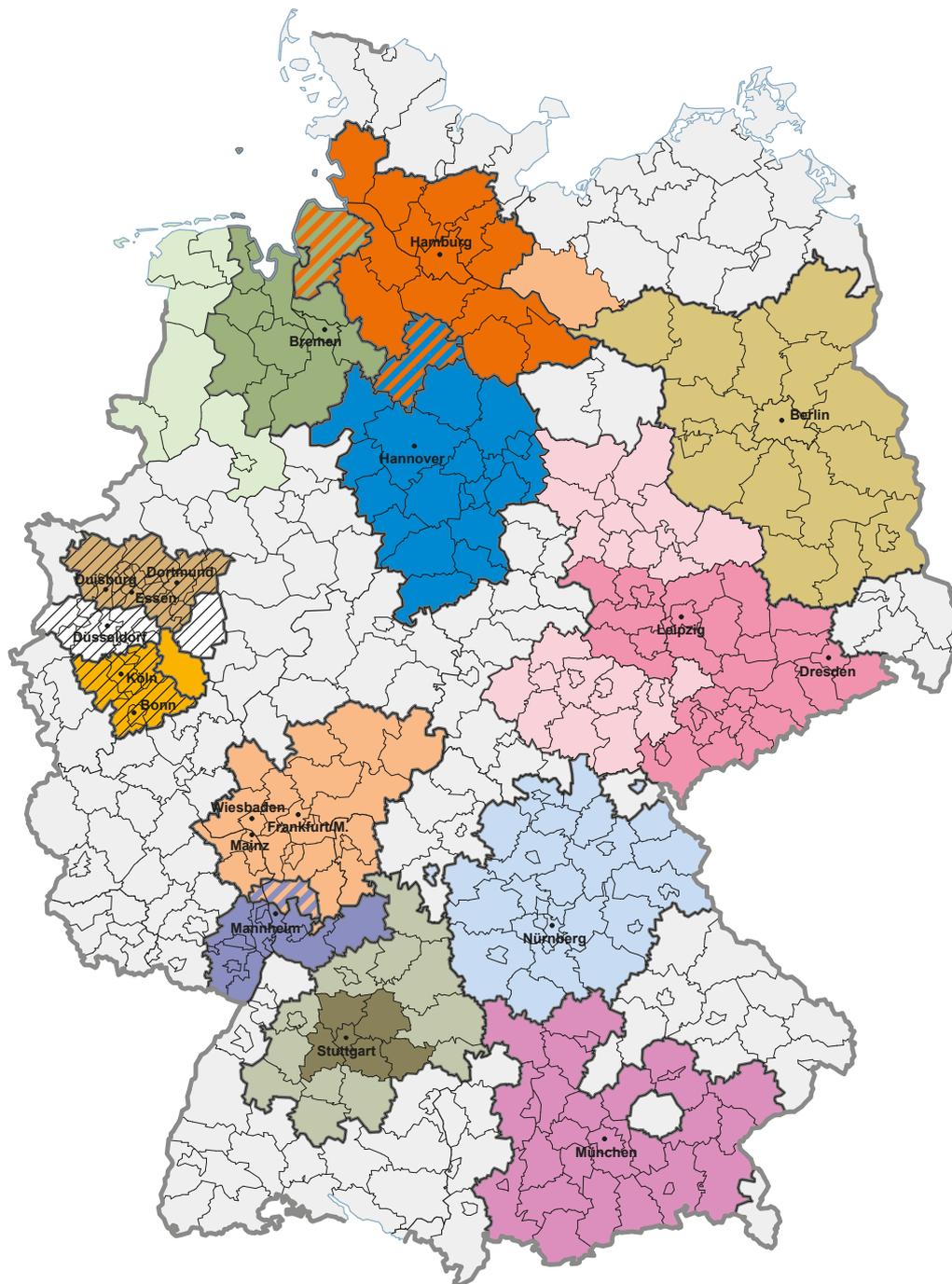


Ein regionales Monitoring für alle elf Metropolregionen musste sich zwangsweise in seiner inhaltlichen Differenzierung beschränken und konnte nur Sachverhalte von übergeordnetem Interesse einbeziehen. Individuelle Besonderheiten blieben daher meist unberücksichtigt. Aber das Regionale Monitoring des BBSR war auch ein Anstoß für einzelne Metropolregionen, sich mit eigenen Raubeobachtungsinstrumenten, Kartenwerken und Analysen stärker einem Monitoring zu widmen und dort regionspezifische und räumlich detailliertere Betrachtungen vorzunehmen.

2 Abgrenzung von Metropolregionen

Jede regionalstatistische Arbeit basiert auf einem zu bestimmenden Raumbezug. Entsprechend wurde gerade zu Beginn die Abgrenzung der Metropolregionen stark thematisiert. Dies mag mit der heutigen Erfahrung seltsam erscheinen, aber damals gab es in einigen Metropolregionen noch keine konkrete Vorstellung über ihren jeweiligen Raumbezug. Hier wurde durch das Regionale Monitoring diese Diskussion erst angestoßen. So gab es beispielsweise

Abbildung 2
Abgrenzung der Metropolregionen 2008



100 km

Datenbasis: Angaben des IKM
Geometrische Grundlage: BKG, Kreise, 31.12.2006

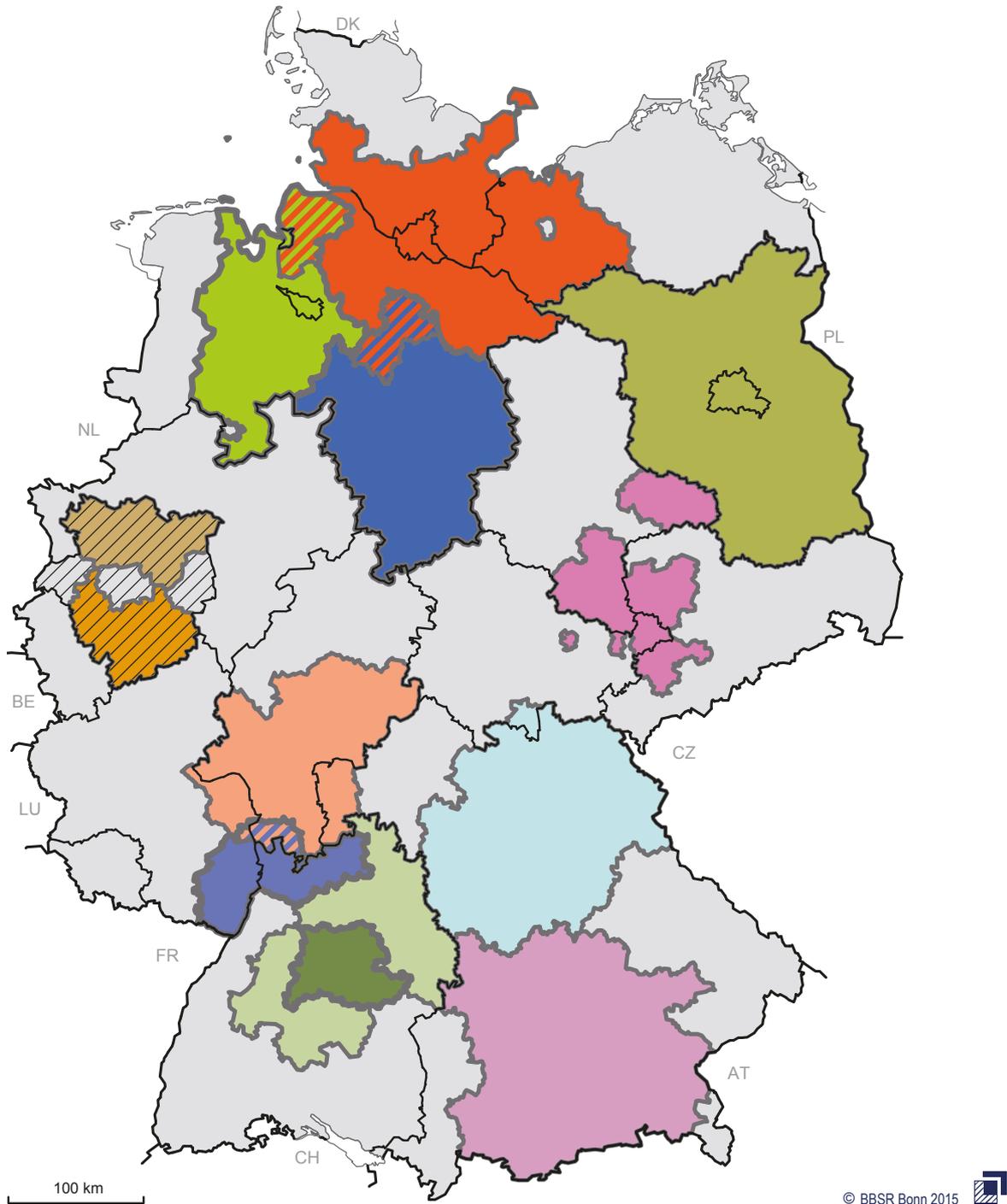


© BBR Bonn 2008

Europäische Metropolregionen in Deutschland, Stand 1.8.2008

- | | | |
|---|--|--|
|  Hauptstadtregion
Berlin-Brandenburg |  Hannover-Braunschweig-
Göttingen-Wolfsburg |  Rhein-Ruhr
<i>dar. Regionalverband Ruhr</i> |
|  Bremen-Oldenburg im Nordwesten
weiterer Verflechtungsraum |  Initiative Europäische
Metropolregion München (EMM) |  <i>dar. Region Köln/Bonn</i> |
|  Frankfurt/Rhein-Main |  Nürnberg |  Stuttgart
<i>dar. Verband Region Stuttgart</i> |
|  Halle/Leipzig-Sachsendreieck
<i>dar. Kooperationspartner</i> |  Rhein-Neckar | |
|  Hamburg
<i>dar. Partnerreise</i> | | |

Abbildung 3
Abgrenzung der Metropolregionen 2015



© BBSR Bonn 2015

Datenbasis: Angaben des Initiativkreis Europäischer
Metropolregionen in Deutschland IKM
Geometrische Grundlage: BKG, Kreise, 31.12.2014

Europäische Metropolregionen in Deutschland, Stichtag 1.11.2015

- | | | |
|--|--|---|
| Hauptstadtregion
Berlin-Brandenburg | Metropolregion Hamburg | Metropolregion Rhein-Neckar |
| Metropolregion Bremen-Oldenburg
im Nordwesten | Metropolregion Hannover-Braunschweig-
Göttingen-Wolfsburg | Europäische Metropolregion Rhein-Ruhr
<i>dar. Metropole Ruhr</i>
<i>dar. Metropolregion Köln/Bonn</i> |
| Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main | Europäische Metropolregion München | Metropolregion Stuttgart
<i>dar. Verband Region Stuttgart</i> |
| Metropolregion Mitteldeutschland | Metropolregion Nürnberg | |

Vorstellungen über eine abgestufte regionale Gliederung, die eine Unterscheidung zwischen Kern, engerem und weiteren Umland vorsahen. Dabei ging es in erster Linie um eine inhaltliche Auseinandersetzung, wie sehr die eher peripheren Teilräume von einer Zusammenarbeit mit den Metropolenkernen profitieren bzw. zum Gesamttraum ihren Beitrag leisten könnten. So wurde zu dieser Zeit der Begriff der „variablen Geometrien“ geprägt.

Für statistische Analysen war die variable Geometrie allerdings mit der Schwierigkeit behaftet, dass dabei kein eindeutiger Raumbezug gegeben ist. Man einigte sich schließlich jedoch auf eine Abgrenzung, die auf Kreisgrenzen basierte, um möglichst viele relevante und jährlich verfügbare Daten nutzen zu können. Bis auf wenige Ausnahmen entspricht die Kreisebene aber auch den Governance-Strukturen der Metropolregionen, die sich meist durch Kooperationsvereinbarungen zwischen Landkreisen, kreisfreien Städten, Wirtschaftsverbänden und anderen Akteuren charakterisieren lassen. Damit war allerdings eine Abhängigkeit von dieser administrativen Gliederung gegeben, die z. B. durch Kreisgebietsreformen Veränderungen unterworfen ist. Aber auch hier leistete das räumliche Informationssystem des BBSR umfangreiche Vorarbeiten, in denen Referenzen und Umrechnungsschlüssel bereitgestellt bzw. die benötigten Datengrundlagen bereits auf den jeweils aktuellsten Gebietsstand umgerechnet wurden.

Zu Beginn der Arbeiten an jeder Neuauflage des Regionalen Monitorings stand aber daher zunächst erneut die Frage der regionalen Abgrenzung aller Metropolregionen zu einem Stichtag als Grundlage für die Indikatorenauflbereitung. Somit dokumentiert das Regionale Monitoring über die Jahre auch die Veränderungen in der räumlichen Ausdehnung der Metropolregionen (siehe Abb. 1–3).

3 Datengrundlagen des Regionalen Monitorings

Das BBSR betreibt seit Jahrzehnten ein umfangreiches räumliches Informationssystem, das von der Ebene der Individuen

(befragte Personen) über die Stadtteil-, Gemeinde- und Kreisebene bis hin zur europäischen Ebene reicht und das sowohl Vergangenheit, Gegenwart als auch zumindest eine mögliche Zukunft auf der Basis von Trendfortschreibungen in einer breiten thematischen Vielfalt umfasst. Damit erfüllt das BBSR seinen gesetzlichen Auftrag aus § 25 des Raumordnungsgesetzes, nämlich das Führen eines Informationssystems zur räumlichen Entwicklung im Bundesgebiet – in der Fachwelt unter dem Namen der Laufenden Raumbbeobachtung bekannt. Sie stützt sich im Wesentlichen auf Indikatoren und Daten aus der amtlichen Statistik für Gemeinden, Kreise und Raumordnungsregionen. Damit ist eine bundesweit flächendeckende und vergleichbare Betrachtung sowie Analyse möglich. Das Regionale Monitoring der Metropolregionen fügt sich somit in diesen gesetzlichen Auftrag ein und konnte auf eine Vielzahl von Indikatoren z. B. zur demografischen, sozialen und ökonomischen Entwicklung zurückgreifen. Hingegen konnten Themenbereiche wie Wissen, Innovation und Verkehr meist nur durch einzelne Indikatoren abgebildet werden. Dafür wurden im Regionalen Monitoring 2006 die zum damaligen Zeitpunkt neuen Ergebnisse des ersten Metropolfunktionenindex des BBSR aus dem Raumordnungsbericht 2005 eingebracht.

Schließlich konnte das erste Regionale Monitoring im Jahr 2006 umgesetzt werden, und es startete mit 43 Indikatoren, die in Form von drei Karten, acht Tabellen und vier Diagrammen dargestellt wurden.

Trotz mancher Restriktionen konnte aber nach einer intensiven Diskussion im IKM das Regionale Monitoring 2008 bereits auf 103 Indikatoren aus zwölf Themenbereichen erweitert werden, die in Form von zwölf Tabellen und 34 Karten präsentiert wurden. Bei den folgenden Aktualisierungen 2010 und 2012 wurden weitere Anregungen aufgenommen. Ein gutes Beispiel hierfür waren die Vorschläge aus der Region Frankfurt/Rhein-Main, die Beschäftigten der Kreativwirtschaft und der Hightech-Branchen zu erfassen. Durch eine Sonderauswertung der Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit konnten diese Indikatoren 2010 in das Set aufgenommen werden.

Eine wichtige Innovation beim Regionalen Monitoring 2010 war die Studie des BBSR zu „Metropolräumen in Europa“ (erschieden in der Schriftenreihe: Analysen Bau. Stadt.Raum, Bd. 1, Bonn 2010). Dort wurde erstmals die räumliche Verteilung von Metropolfunktionen in Europa standortscharf und zusammengefasst zu vergleichbaren europäischen Metropolräumen gemessen.

Beispielhaft sollen nun noch einige weitere Datenquellen des Regionalen Monitorings angesprochen werden, die nicht oder nur zum Teil auf amtlichen Statistiken beruhen:

- Die Daten zur zukünftigen Bevölkerungsentwicklung basieren auf der kleinräumigen Bevölkerungsprognose des BBSR, aus der sich auf der Ebene der Kreise Angaben zum zukünftigen Bevölkerungsbestand und zur Altersstruktur aktuell bis zu einem Prognosehorizont im Jahre 2035 gewinnen lassen.
- Die Daten der Flächenerhebung des Bundes und der Länder, einer amtlichen Statistik, aus der die Indikatoren zu Siedlungs- und Verkehrsflächenanteilen und -entwicklung gebildet werden, sind durch Umstellungen in der Erfassung in ihrer Vergleichbarkeit zwischen den Bundesländern aber auch gerade bei Zeitvergleichen eingeschränkt. So können statistische Veränderungen der Siedlungs- und Verkehrsfläche ihren Ursprung nicht nur in realen Nutzungsänderungen haben, sondern durch Anpassungen und Umschlüsselungen hervorgerufen werden. Daher führt das BBSR hier eine Reihe von Plausibilitätstest und statistische Bereinigungen durch, um solche Effekte zu korrigieren.
- Zum Bereich Forschung und Entwicklung (FuE) erstellt der Stifterverband der deutschen Wissenschaft, leider erst seit 2003, in zweijährigem Rhythmus einen Report auf der Grundlage einer umfangreichen Erhebung zur Forschung und Entwicklung im Wirtschaftssektor. Daraus können Angaben über das FuE-Personal und die internen FuE-Ausgaben in den Wirtschaftsunternehmen entnommen werden.
- In Zusammenarbeit mit dem Institut für Arbeitsmarkt und Berufsforschung (IAB) werden bereits seit dem Jahr 2000 die Daten der Pendlerstatistik ausgewertet. Aus

der Meldestatistik zur Sozialversicherung lassen sich über die Angaben zum Wohn- und Arbeitsort die Pendlerverflechtungen auf der Gemeindeebene sowie die durchschnittlichen Pendeldistanzen ermitteln.

- Daten zu Natur- und Landschaftsschutzkategorien können vom Bundesamt für Naturschutz (BfN) genutzt werden. Über ein geographisches Informationssystem können z.B. die Anteile von Nationalparkflächen, Naturschutzgebieten, Landschaftsschutzgebieten und FFH-Gebieten auf der Gemeinde- und Kreisebene dargestellt werden.
- Die Komponente Wohnungs- und Immobilienmarktbeobachtung des räumlichen Informationssystem nutzt neben Daten aus der amtlichen Baufertigstellungsstatistik eine Reihe weiterer Informationsquellen, wie z.B. die Maklerverbände, Immobilienportale und die Ergebnisse von gutachterlichen Ausschüssen. Hieraus können Indikatoren zu Mieten oder Baupreisen ermittelt werden.
- Die Datenbank des BBSR zu den raumwirksamen Mitteln bietet eine bundesweit wohl einmalige regionalisierte Erfassung aller öffentlichen Finanzströme, Fördermittel, Bundeshilfen und Ausgleichsmechanismen der Sozialversicherungen.

Somit stützte sich das Regionale Monitoring auf eine Vielzahl von Datenquellen, die in der Zusammenschau ein breites Bild der Strukturen und Entwicklungen in den europäischen Metropolregionen in Deutschland zeichneten.

4 BBSR-Studie zu Metropolfunktionen in Europa

Wie bereits erwähnt, gab es im Jahr 2010 eine umfangreiche Studie des BBSR zu den Metropolfunktionen in Europa. Diese fand auch Eingang in das Regionale Monitoring 2010. Innerhalb dieser Studie wurde auf der Grundlage einer neuen Systematik der Metropolfunktionen, getrennt nach den fünf Funktionsbereichen Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Verkehr und Kultur, eine europaweit flächendeckende Erfassung von Metropolfunktionen auf kleinräumiger Ebene durchgeführt. Den Raumbezug stellen die europaweit rund 120.000 sogenannten Lo-

cal Area Units (LAU) dar, denen in Deutschland die Ebene der Gemeinden entspricht.

Unterschiede in den vorhandenen metropolitanen Funktionen der Metropolräume zeigen sich dabei nicht nur in der Höhe der Indexwerte, sondern auch in der Ausprägung bzw. Abdeckung der fünf verschiedenen Funktionsbereiche, da die funktionale Vielfalt oder die Spezialisierung eines Metropolraums ein wichtiges Merkmal darstellt.

Eine Typisierung der Metropolräume, die sowohl die Summe der Indizes wie auch die einzelnen Ausprägungen in den fünf Funktionsbereichen berücksichtigt, kommt zu einer Unterscheidung in Metropolräume mit umfassender funktionaler Vielfalt, mit hoher funktionaler Vielfalt, mit eingeschränkter Vielfalt und hoher Spezialisierung.

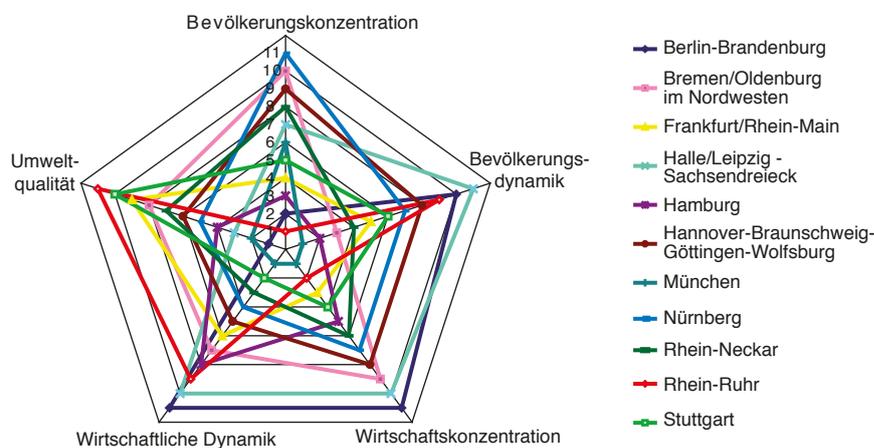
Der analytische Vergleich der Metropolräume, an europäischen Maßstäben orientiert, ermöglicht auch eine Eingruppierung der politischen Metropolregionen in Deutschland. Dies kann sowohl Hinweis auf mögliche teilräumliche Untergliederungen als auch zu neuen Initiativen „überregionaler Partnerschaften“ geben bis hin zu notwendigen Vernetzungen wichtiger Standorte von Metropolfunktionen innerhalb von Metropolregionen. Dieser Metropolfunktionsindex war vor allem als wichtige empirische Grundlage für die Aktualisierung der Leitbilder der Raumentwicklung gedacht, hier insbesondere des Leitbildes „Wachstum

und Innovation“. Daher wurde nicht nur die funktionale Bedeutung von ausgewählten Städten hervorgehoben und die Metropolfunktionen als wichtige Standortvorteile für Wachstum und Innovation dargestellt, sondern auch die polyzentrale Struktur und der räumliche Zusammenhang von städtischen und ländlichen Teilregionen innerhalb von Metropolräumen angesprochen.

5 Empirische Zusammenschau europäischer Metropolregionen in Deutschland

Am Beispiel der Analysen zur Positionierung europäischer Metropolregionen in Deutschland wurde bereits 2009 aufgezeigt (erschieden in der Schriftenreihe BBSR-Berichte KOMPAKT 3/2009, Bonn 2009), wie auf Grundlage des gesamten Indikatorensets des Regionalen Monitorings weitergehende Analysen durchgeführt werden können, indem diese unter spezifischen Fragestellungen ausgewertet werden. Hierzu wurde seinerzeit aus dem Gesamtset eine komprimierte Auswahl von 33 Indikatoren vorgenommen, die die fünf Themenbereiche Bevölkerungskonzentration, Bevölkerungsentwicklung, wirtschaftliche Konzentration, wirtschaftliche Dynamik und Umweltqualität umfasst. Mit diesen Indikatoren, die sowohl Input- als auch Output-Indikatoren darstellen und statische wie auch dynamische Variablen einbeziehen, erfolgte eine Konzentration auf die wesentlichen Determinanten der Regionalentwicklung (siehe Abb. 4).

Abbildung 4
Regionalprofile 2009



Quelle: BBSR 2009

Für diesen Beitrag wurde noch einmal ein aktuelles Set von rund 70 Indikatoren aus unterschiedlichsten Themenbereichen, von Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur über Ausbildung, Qualifikation, Innovation und

Wissenschaft bis hin zur Daseinsvorsorge, sozialem Ausgleich und Wohnen für die Metropolregionen in Tabellenform (siehe ausgewählte Beispiele in Tabellen 1 bis 5), aufbereitet.

Tabelle 1
Daseinsvorsorge

Metropolregion	Ärztliche Versorgung 2013		Kindertagesbetreuung 2014		Stationäre Pflege 2013		Krankenhausversorgung 2013
	Hausärzte je 10.000 Einw.	Kassen- und Vertragsärzte insg. je 10.000 Einw.	Betreuungsquote der unter 3-Jährigen	Betreuungsquote der 3- bis 6-Jährigen	verfügbare Plätze je 100 85-Jährige und älter	verfügbare vollstationäre Plätze je 100 85-Jährige und älter	aufgestellte Betten je 10.000 Einwohner
Berlin-Brandenburg	6,4	20,5	48,5	94,9	45,3	41,7	60,1
Bremen-Oldenburg im Nordwesten	5,8	17,1	26,1	93,1	46,8	42,5	53,9
FrankfurtRheinMain	5,9	18,0	28,6	93,1	35,4	33,6	55,2
Hamburg	6,1	18,2	35,2	89,7	50,1	48,9	56,6
Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg	6,1	16,9	28,3	94,8	52,4	49,5	59,1
Mitteldeutschland	6,3	19,0	51,3	95,4	41,7	39,1	76,7
München	6,7	19,6	25,7	90,1	37,5	36,3	59,1
Nürnberg	6,5	17,1	29,7	94,3	45,9	44,3	58,0
Rhein-Neckar	6,2	18,4	29,3	94,8	39,8	37,5	64,6
Rhein-Ruhr	5,7	17,5	22,6	93,5	38,1	36,4	70,1
<i>dar. Metropole Ruhr</i>	5,3	15,1	20,9	93,0	38,9	37,0	78,2
<i>dar. Metropolregion Köln/Bonn</i>	6,1	19,6	24,7	93,9	36,4	35,1	57,1
Stuttgart	5,8	15,5	25,4	95,3	38,9	36,3	48,7
<i>dar. Verband Region Stuttgart</i>	5,5	15,4	26,1	95,2	36,5	34,4	47,5
Deutschland	6,2	17,5	31,4	93,5	42,0	39,6	61,9

Tabelle 2
Sozialer Ausgleich

Metropolregion	Private Haushalte		Hilfe zum Lebensunterhalt nach SGB XII Kap. 3	Bedarfsgemeinschaften 2014		Empfänger von Grundsicherung im Alter je 100 Einw. 65 Jahre und älter 2014	Schuldnerquote Private Schuldner je 100 Einw. 2014
	Verfügbares Einkommen 2013 in Euro je Einw.	Entwicklung 2003–2013 in %	Empfänger je 10.000 Einw.	Bedarfsgemeinschaften insgesamt in Tsd.	Personen in Bedarfsgemeinschaften je 100 Einw.		
Berlin-Brandenburg	18.346	22,5	54,5	456,6	13,6	3,8	11,8
Bremen-Oldenburg im Nordwesten	20.270	25,3	46,1	118,9	8,4	3,5	10,9
FrankfurtRheinMain	21.969	19,2	47,1	187,9	6,7	3,7	9,7
Hamburg	21.581	21,8	59,4	229,0	8,2	4,0	10,6
Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg	19.818	22,3	57,4	169,3	8,4	3,4	11,1
Mitteldeutschland	17.611	23,9	43,3	166,3	11,3	1,4	11,4
München	24.173	18,7	36,4	100,0	3,1	2,9	6,9
Nürnberg	21.813	23,4	43,8	80,0	4,2	2,5	7,5
Rhein-Neckar	21.732	22,8	25,9	71,9	5,9	2,8	9,7
Rhein-Ruhr	20.820	18,9	60,2	629,4	10,5	4,3	12,3
<i>dar. Metropole Ruhr</i>	19.041	18,8	59,1	324,1	12,3	4,2	13,1
<i>dar. Metropolregion Köln/Bonn</i>	21.822	18,4	61,2	152,3	8,3	4,2	10,5
Stuttgart	23.322	23,2	9,4	112,9	4,0	2,1	7,9
<i>dar. Verband Region Stuttgart</i>	23.356	17,5	9,1	62,7	4,4	2,4	8,4
Deutschland	20.848	21,9	46,2	3.303,0	7,5	3,0	9,9

Analog zu den Analysen über die Positionierung europäischer Metropolregionen in Deutschland 2009 wurden die aktuellen Indikatoren wiederum unter einer spezifischen Fragestellung ausgewertet. Hierzu wur-

den diesmal 26 Indikatoren aus den fünf Themenbereichen Bevölkerungsstruktur, Siedlungsstruktur, Daseinsvorsorge, Ausbildung und Qualifikation sowie sozialer Ausgleich ausgewählt, um die Herausforderun-

Tabelle 3
Ausbildung und Qualifikation

Metropolregion	Anteil der Schulabgänger allgemeinbildender Schulen 2013		betriebliche Ausbildung 2013		Anteil der SV-pflichtig Beschäftigten ohne Berufsabschluss 2014 in %	Anteil der SV-pflichtig Beschäftigten mit akademischem Abschluss 2014 in %
	ohne Hauptschulabschluss in %	mit allgemeiner Hochschulreife in %	Ausbildungsplätze je 100 Bewerber	unbesetzte Ausbildungsstellen		
Berlin-Brandenburg	7,5	40,1	97,7	1.755	8,3	17,7
Bremen-Oldenburg im Nordwesten	5,1	28,4	99,2	898	11,9	10,2
FrankfurtRheinMain	3,9	39,3	102,4	2.054	12,0	17,2
Hamburg	6,2	38,0	97,8	1.876	10,6	13,7
Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg	5,1	33,9	99,3	962	10,6	13,3
Mitteldeutschland	10,6	32,1	100,0	707	5,1	16,3
München	4,3	28,4	108,9	4.245	11,0	17,9
Nürnberg	4,9	29,1	107,7	2.308	11,9	11,4
Rhein-Neckar	4,8	35,6	104,3	881	12,8	15,0
Rhein-Ruhr	4,8	46,8	99,0	3.417	13,0	14,1
dar. Metropole Ruhr	5,2	45,2	97,5	1.055	12,9	11,6
dar. Metropolregion Köln/Bonn	3,8	49,5	100,3	1.225	12,8	16,9
Stuttgart	4,5	27,8	105,5	2.363	13,5	15,3
dar. Verband Region Stuttgart	4,5	30,7	105,2	1.122	13,3	18,8
Deutschland	5,2	35,9	102,3	33.459	11,2	13,8

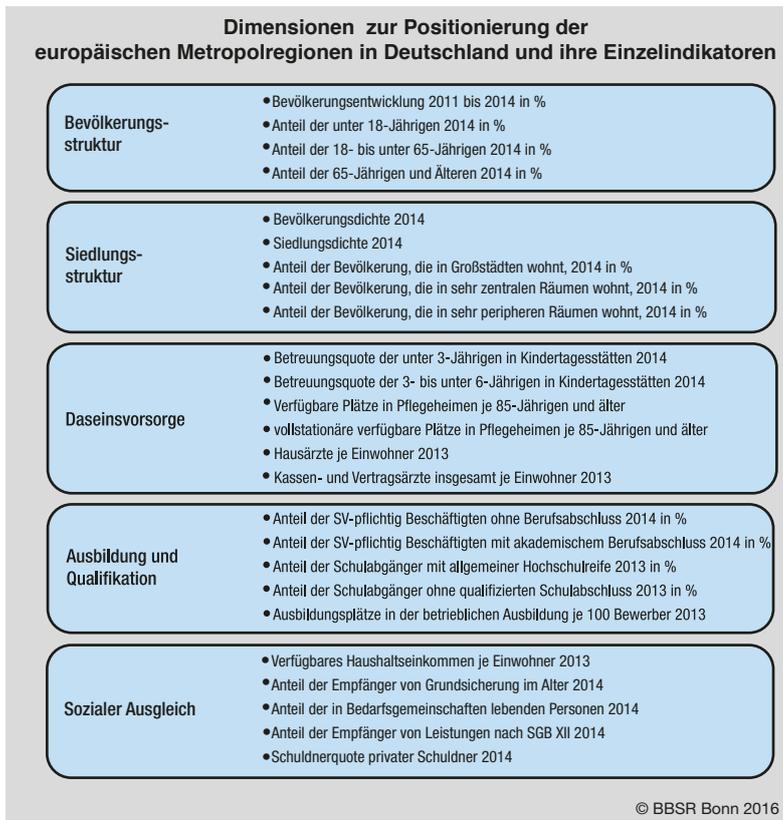
Tabelle 4
Bevölkerungsstruktur

Metropolregion	Bevölkerung 2014	Entwicklung 2011–2014 in %	Anteil an der Bevölkerung 2014 in %			Anteil Frauen 2014 in %	Nicht-Deutsche	
			unter 18 Jahre	18 bis 65 Jahre	65 Jahre und älter		Anteil an der Gesamtbevölkerung 2014 in %	Anteil an den unter 18-Jährigen 2014 in %
Berlin-Brandenburg	5.927.721	2,57	15,2	64,0	20,8	51,0	9,46	7,67
Bremen-Oldenburg im Nordwesten	2.707.979	0,90	17,0	62,1	21,0	50,8	7,51	6,72
FrankfurtRheinMain	5.604.523	2,17	16,7	63,6	19,7	50,9	14,11	10,03
Hamburg	5.137.438	1,47	16,4	62,5	21,2	51,1	8,06	5,97
Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg	3.789.431	0,47	16,0	61,8	22,2	51,1	7,49	6,32
Mitteldeutschland	2.481.005	0,45	13,9	61,3	24,8	51,3	3,62	3,45
München	5.900.967	3,38	16,9	63,8	19,3	50,7	13,42	8,80
Nürnberg	3.484.409	0,56	16,0	63,2	20,8	51,0	7,72	5,90
Rhein-Neckar	2.351.793	1,82	16,1	63,5	20,4	51,0	12,30	8,73
Rhein-Ruhr	11.496.410	0,61	16,2	62,7	21,1	51,5	11,83	9,27
dar. Metropole Ruhr	5.054.634	- 0,02	15,7	62,6	21,7	51,4	11,22	9,56
dar. Metropolregion Köln/Bonn	3.560.044	1,69	16,8	63,3	19,9	51,5	11,92	8,60
Stuttgart	5.272.966	1,98	17,1	63,1	19,8	50,6	13,78	8,58
dar. Verband Region Stuttgart	2.694.009	2,56	16,9	63,3	19,8	50,6	16,35	9,83
Deutschland	81.197.537	1,08	16,1	62,8	21,0	50,9	9,26	7,04

Tabelle 5
Siedlungsstruktur

Metropolregion	Fläche in km ²	Bevölkerungsdichte 2014 in Einw./km ²	Siedlungsdichte 2014 in Einw./km ²	Siedlungs- und Verkehrsfläche			Anteil an der Bevölkerung 2014 in %		
				2014 in km ²	Anteil 2014 in %	Veränderung 2011–2014 in %	in Großstädten	in sehr zentralen Räumen	in sehr peripheren Räumen
Berlin-Brandenburg	30.546	194,06	1.733,7	3.419,2	11,2	1,9	61,3	66,9	10,8
Bremen-Oldenburg im Nordwesten	13.750	196,94	1.234,1	2.194,3	16,0	1,9	30,4	25,4	2,6
FrankfurtRheinMain	14.755	379,83	2.167,5	2.585,7	17,5	1,2	26,3	76,2	0,2
Hamburg	28.338	181,29	1.464,4	3.508,1	12,4	1,3	38,5	47,4	8,8
Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg	18.579	203,96	1.425,8	2.657,8	14,3	1,0	26,7	28,5	1,0
Mitteldeutschland	9.108	272,39	1.693,5	1.465,0	16,1	1,1	45,5	41,1	1,6
München	25.547	230,98	1.896,4	3.111,6	12,2	1,7	31,2	43,7	1,0
Nürnberg	21.783	159,96	1.345,2	2.590,2	11,9	1,5	20,9	22,5	2,5
Rhein-Neckar	5.637	417,21	2.310,9	1.017,7	18,1	0,9	26,3	82,0	0,0
Rhein-Ruhr	11.742	979,10	2.893,2	3.973,6	33,8	1,1	60,6	89,3	0,0
<i>dar. Metropole Ruhr</i>	4.437	1.139,29	2.906,4	1.739,1	39,2	1,5	68,9	100,0	0,0
<i>dar. Metropolregion Köln/Bonn</i>	4.416	806,27	2.746,5	1.296,2	29,4	1,0	50,1	96,5	0,0
Stuttgart	15.427	341,73	2.191,0	2.406,2	15,6	1,2	18,3	53,3	0,2
<i>dar. Verband Region Stuttgart</i>	3.654	737,28	3.245,5	830,1	22,7	0,8	22,7	83,1	0,0
Deutschland	357.368	227,21	1.662,9	48.827,9	13,7	1,4	31,2	47,0	4,1

Abbildung 5
Übersicht Dimensionen und Einzelindikatoren

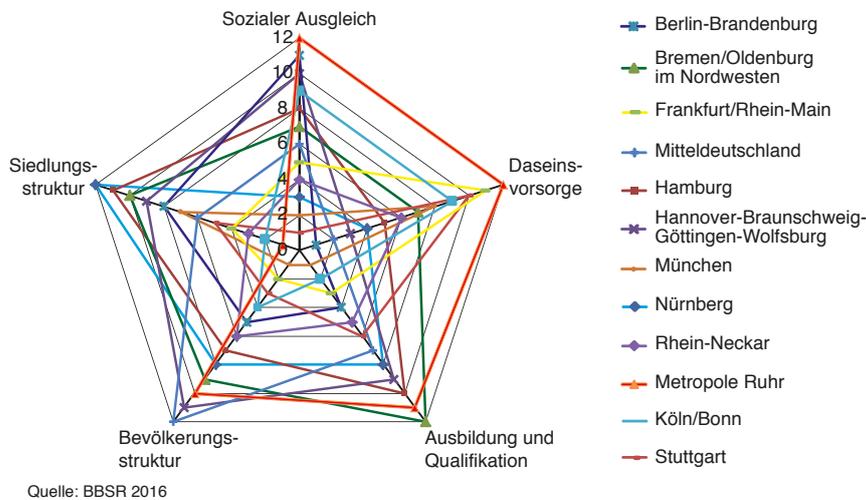


gen, die sich in den Metropolregionen aus dem demografischen Wandel, der Sicherung der Daseinsvorsorge und von Chancengleichheit ergeben, abzubilden.

Für die fünf Dimensionen wurden aus der additiven Verknüpfung (einige Indikatoren wurden in ihrer Polung gedreht) der am jeweiligen Maximum normierten Einzelindikatoren Rangreihen gebildet, aus denen die Position jeder Metropolregion in der einzelnen Dimension hervorgeht.

Aus der Darstellung aller fünf Rangreihen in einem Netzdiagramm (siehe Abb. 6) ergibt sich, dass fast jede Metropolregion ihre spezifischen Stärken und Schwächen hat, aber auch dass ein Gesamtranking wenig sinnvoll erscheint. Für die Strategien der einzelnen Metropolregionen ergeben sich jedoch Hinweise, welche Stärken gestärkt und welche Schwächen möglichst abgemildert werden sollten, um den Herausforderungen, die sich aus dem demografischen Wandel ergeben, zu begegnen.

Abbildung 6
Regionalprofile 2016



6 Fazit

Das Regionale Monitoring der Metropolregionen wurde nach 2012 nicht mehr in der ursprünglichen Print-Version fortgeführt. Die statische, in ihrer Erstellung doch sehr arbeitsaufwendige Präsentationsform in Tabellen, Diagrammen und Karten war auf Printmedien ausgerichtet und schien nicht mehr dem Bedarf der Nutzer nach flexiblen Angebotsformen zu entsprechen.

Das Regionale Monitoring hat aber zweifelsohne einen wichtigen Beitrag zur Wahrnehmung der Metropolregionen nach außen geleistet und gleichzeitig ein gemeinsames Verständnis für Probleme und Herausforderungen der Metropolregionen gefördert. Eine große Nachfrage nach analytischen Grundlagen und Übersichten zu den Metropolregionen ist nach wie vor vorhanden. So ist ausgehend vom letzten BBR/IKM-Monitoring eine Fortführung der Regionalen Monitorings als Online-Angebot

unter der Federführung der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main erfolgt. Hierzu wurde im Vorfeld eine Diskussion geführt, inwieweit der Indikatorensatz ausreichend oder bereits zu umfangreich ist. Welche Zeitreihen sollen mit welchen Zeitschnitten fortgeführt werden und in welchen Intervallen sind Aktualisierungen vorzunehmen? Mit Rücksicht auf die im Rahmen der zur Verfügung stehenden Arbeitskapazitäten sowohl im BBSR als auch vor allem bei der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main ist das erste Online-Angebot mit einem reduzierten Indikatorensatz von rund 40 Indikatoren 2015 an den Start gegangen.

Unabhängig von der Art der Präsentation und des Mediums, in dem ein regionales Monitoring angeboten wird, bilden die regionalisierten Daten und Indikatoren, die sich vornehmlich aus der Laufenden Raubeobachtung des BBSR speisen, eine entscheidende Grundlage für eine datengestützte (vergleichende) Betrachtung der Metropolregionen in Deutschland.

Die deutschen europäischen Metropolregionen im „Netzwerk Europäischer Metropolregionen“: Transnationaler Austausch und internationale Kooperation – ganz praktisch

Nicola Schelling

In METREX (The Network of European Metropolitan Regions and Areas) sind über 50 Agglomerationsräume sowie Partner aus Asien und den USA zusammengeschlossen. Die deutschen europäischen Metropolregionen leisten dabei intensive Sacharbeit, sind in Leitungsfunktionen engagiert und als kreative Ideengeber geschätzt. Die deutschen Mitglieder können von diesem Dialog ebenfalls profitieren und sich zusammen mit internationalen Partnern für die besonderen Belange metropolitaner Kooperationsräume einsetzen.

METREX ist seit über 20 Jahren das europäische Netzwerk der Metropolregionen. Für die Mitglieder aus über 50 Agglomerationsräumen in ganz Europa sowie die Partner aus Asien und den USA stellt es eine Plattform zum Erfahrungsaustausch und zur Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen großstädtischer Verflechtungsräume dar.

Damit steht jene Raumkategorie im Mittelpunkt, in der mit 59% deutlich mehr als die Hälfte der Europäer lebt und in der 67% des Bruttosozialproduktes erzeugt werden. Dieser Bedeutung entsprechend haben zahlreiche aktuelle Herausforderungen eine dezidierte „metropolitane“ Dimension – und können demzufolge nur in diesem räumlichen Umgriff erfolgreich angegangen werden.

Zu den Herausforderungen zählen insbesondere:

- die sozialen Veränderungen durch demografischen Wandel und (internationale) Migration
- die Veränderung in den unterschiedlichen Wirtschaftssektoren – auch durch die Digitalisierung der Arbeitswelt
- die zukunftsgerichtete Gewährleistung der Mobilität von Personen und Gütern
- der Schutz natürlicher Ressourcen und die Sicherung attraktiver Landschaften

- die Gewährleistung der Energieversorgung unter Berücksichtigung der angestrebten Klimaschutzziele
- die Anpassung an die Folgen des Klimawandels.

Hinzu kommt noch die Anforderung, dass Metropolregionen ihre Wettbewerbsfähigkeit sichern sollen, da sie eine besondere Bedeutung für die einzelnen Volkswirtschaften haben. Dies ist auch eine wichtige europäische Zielsetzung im Rahmen der „Lissabon-Strategie“.

Beschrieben ist damit eine überaus komplexe Aufgabenstellung, die nur auf der Grundlage integrierter Strategien erfolgreich zu bewältigen ist. Als Netzwerk räumlich definierter Partner, die alle auch Träger formaler Planung bzw. informeller Raumentwicklung sind, konzentriert sich die Betrachtung vor allem auf die räumliche Dimension dieser Fragestellungen. Wichtig ist jedoch auch der verwaltungsmäßige Rahmen dieser Planungs- und Entwicklungsaufgaben, denn dabei ist immer die Abwägung von verschiedenen Entscheidungsoptionen nötig. Damit zählen auch Fragen zur „Verwaltung“ von Metropolen, der „Regional Governance“, zu den zentralen Themenfeldern von METREX.

Der Austausch und die inhaltliche Arbeit erfolgen dabei in regelmäßigen Treffen, zu denen sich das Netzwerk zweimal pro Jahr

Dr. Nicola Schelling
ist seit März 2014 Regionaldirektorin des Verbands Region Stuttgart und Präsidentin des Netzwerks METREX. Als METREX-Präsidentin vertritt sie 50 Metropolregionen und Ballungsräume in Europa.
info@region-stuttgart.org

zusammenfindet. Zu besonderen, wechselnden Themenstellungen arbeiten einzelne Gruppen außerhalb dieses Rahmens zusammen.

Die deutschen „Europäischen Metropolregionen“ leisten dabei innerhalb des Netzwerkes eine intensive Sacharbeit und sind zudem in Leitungsfunktionen des Netzwerkes besonders engagiert. Aufgrund der föderalen Struktur der Bundesrepublik ist die überörtliche Zusammenarbeit in Deutschland von besonderer Vielfalt hinsichtlich Organisationsformen, Zuständigkeiten, den verfügbaren Instrumenten, den methodischen Ansätzen und Herangehensweisen geprägt. Mit Einführung der „Europäischen Metropolregion“ als neuer Raumkategorie wurde diese Varianz deutlich erweitert. Den Austausch innerhalb des europäischen Netzwerkes hat dies außerordentlich bereichert.

So reicht das Spektrum innerhalb der METREX-Mitgliedergruppe in räumlicher Hinsicht von „klassischen“ Planungsregionen bis zu deutlich weiter reichenden Kooperationen, die ganze Bundesländer umfassen und sogar über deren Grenzen hinausgehen. Organisatorisch erstreckt sich der Rahmen von verfassten Körperschaften mit gewählten Gremien bis zur freiwilligen konsensorientierten bzw. interessengeleiteten Zusammenarbeit; instrumentell von Aufgabenträgern im Infrastrukturbereich, der Regional- bzw. Bauleitplanung bis zur ausschließlichen Wahrnehmung freiwilliger Aufgaben.

Bei all dieser Differenzierung bleibt die gemeinsame Bezeichnung „Europäische Metropolregion“ das verbindende Element. Der strukturelle Teil dieser Bezeichnung beschreibt dabei das funktionale Zusammenwirken eines ein- oder mehrzelligen Zentrums mit einem in das Umland reichenden Verflechtungsraum, dessen Größe in Bezug auf unterschiedliche Funktionen durchaus variieren kann. Diese neue Form des Zusammenwirkens trägt damit auch dem erweiterten Aktionsradius der Menschen Rechnung, der mit traditionellen Oberzentren und deren unmittelbarem Verflechtungsbereich nicht mehr für alle Funktionen hinreichend abgedeckt wird.

Die „europäische“ Dimension der Namensgebung sollte hingegen nicht nur räumlich interpretiert werden. Selbstverständlich handelt es sich bei den Metropolregionen grundsätzlich um bedeutende Wirtschaftsräume, die an wichtigen transnationalen Achsen oder sogar deren Schnittpunkten liegen und insofern auch auf der europäischen Landkarte sichtbar sind. Dennoch ist „Europa“ hier nicht nur als Betrachtungsmaßstab zu verstehen, sondern auch als inhaltlicher Anspruch: „europäisch“ im Hinblick auf inhaltliche Ausrichtung, städtebauliche Traditionen, demokratische Prinzipien und Innovationsanspruch – kurzum als „Haltung“.

In diesem Kontext stehen letztlich auch die unter besonderer Beteiligung deutscher Metropolregionen in den vergangenen Jahren durchgeführten Aktivitäten von METREX: vielbeachtete Konferenzen in Hamburg und Leipzig, die Koordination thematischer Arbeitsgruppen etwa zu Großprojekten der Infrastruktur sowie großflächigem Einzelhandel oder die Zusammenarbeit in unterschiedlichen Interreg-Projekten, beispielsweise zur Reduktion von Treibhausgasemissionen. Ebenso ist die Stadt-Land-Kooperation seit langer Zeit ein wichtiges Thema.

Als kreative Ideengeber haben sich die deutschen Partner des Netzwerkes darüber hinaus im bilateralen Austausch im Rahmen konkreter Konsultationen hervorgetan. So etwa zur Neuausrichtung der Stadt-Umland-Beziehungen z.B. in Helsinki und Warschau oder der Ausrichtung der „città metropolitana“ in Italien. Ebenso belegen die zahlreichen Einzelbesuche europäischer Partner in deutschen Metropolregionen, von denen einige immer wieder Gastgeber für interessierte Entscheidungsträger, Praktiker oder Wissenschaftler sind, wie geschätzt deren fachliche Expertise ist. Deutschlands europäische Metropolregionen haben sich damit innerhalb von METREX – aber auch darüber hinaus – als lohnende Anlaufpunkte zur Besichtigung erfolgreicher Modelle der metropolitanen Regionalentwicklung etabliert. Und ganz aktuell zeigen die Anfragen aus Spanien, dass auch in Zukunft großes Interesse daran besteht, aus diesen Erfahrungen lernen zu können.

Abbildung 1
Metrex-Mitglieder in Europa



Quelle: Metrex

Im Gegenzug konnten und können natürlich auch die deutschen Mitglieder von den Möglichkeiten des Netzwerkes profitieren. Zunächst und vordergründig durch einen vertieften, vertrauensvollen Fachdialog auch jenseits offizieller Darstellungen, durch die Möglichkeit zu Gegenbesuchen von Praktikern, Wissenschaftlern und Entscheidungsträgern in ebenfalls innovativen und beispielgebenden Räumen Europas und durch die sehr einfache Partnerfindung für Interreg- und andere europäische Drittmittelprojekte – zu denen es ohne Mitwirkende aus anderen Staaten Europas keinen Zugang geben kann.

Eine weitere „Gegenleistung“ von METREX stellt sich allerdings grundlegender dar. Die urbane Realität Europas ist metropolitan – und diese metropolitane Dimension muss entsprechend auch in den Politiken auf europäischer und nationaler Ebene abgebildet werden. In dieser Hinsicht wirkt das Netzwerk auch dahingehend, genau diese überörtliche, über Stadtgrenzen hinausgehende Handlungsebene als maßgebliches politisches Gestaltungsfeld zu etablieren. Lobbying also für den Wirkungskreis, den auch die deutschen Metropolregionen umschreiben.

Eine solche Sichtbarkeit zu erlangen, ist allerdings gerade in Brüssel, wo unzählige gut organisierte und noch besser ausgestattete Interessenverbände aktiv sind, keine einfache Aufgabe. METREX hat hier im Rahmen der verfügbaren Möglichkeiten zunächst über fachlichen Input gewirkt. Vor allem über Positionspapiere (z.B. 2012 zusammen mit Eurocities „Territorial Cohesion and Competitiveness through Urban-Rural Cooperation and Regional Governance“, 2015 zur „Metropolitan Dimension“) und Stellungnahmen (z.B. 2014 zur Konsultation „ESPO Territorial Vision for Europe 2050“; 2015 zur Konsultation „Urban Agenda“ – oder ganz aktuell 2016 zum „Pact of Amsterdam“ im Rahmen der niederländischen Ratspräsidentschaft).

Darüber hinaus war METREX im Rahmen von Veranstaltungen immer wieder präsent. In Workshops der Urban Intergroup des Europäischen Parlaments, Auftritten des Präsidenten/der Präsidentin, der Teilnahme an Expertengruppen und Sitzungen des EU-Ausschusses der Regionen sowie einer eigenen Tagung in Brüssel im Beisein des EU-Kommissars Günther Oettinger konnten die Positionen und die Bedeutung metropolitaner Zusammenarbeit dargelegt werden. Dieses vielschichtige, seit der Gründung des Netzwerkes 1996 andauernde Wirken hat zu sichtbaren Ergebnissen geführt. So konnte ganz konkret neben der ökonomischen und sozialen Kohäsion auch die Aufnahme der territorialen Kohäsion – und damit ein Kernelement der metropolitanen Stadt-Land-Zusammenarbeit – in die Zielsetzung der Europäischen Union erreicht werden. Und ganz aktuell ist es gelungen, im „Pakt von Amsterdam“ neben Städten auch „Urban Areas“ als wichtiges Handlungsfeld europäischer Gestaltung zu etablieren.

Für METREX, und damit auch für die deutschen Mitgliedsregionen, eröffnet sich so die Möglichkeit, auch bei den vorgesehenen Partnerschaften zur Umsetzung dieses Paktes aktiv mitzuwirken und dabei die Zusammenarbeit mit anderen Netzwerken, mit der OECD und im Rahmen des UN-Habitat-Prozesses weiter zu vertiefen.

Die deutschen Metropolregionen waren und sind beispielgebend für die Ausrichtung der metropolitanen Zusammenarbeit auch in anderen Staaten Europas. Über METREX konnten diese spezifischen Erfahrungen auch in die Gestaltung der Stadt-Umland-Kooperation etwa in Italien, den Niederlanden oder Bulgarien einfließen. Maßgeblich war dafür der besonders engagierte Einsatz der deutschen Metropolregionen, der auch in Zukunft notwendig sein wird, um gemeinsame Anliegen erfolgreich transportieren zu können. Denn die Leistungsfähigkeit von Netzwerken wie IKM und METREX wird maßgeblich durch das Engagement der Mitglieder bestimmt.

Metropolitane Grenzregionen in Aktion: der IMeG

Gerd Hager

Nirgendwo ist die EU-Integration so sichtbar wie in den Grenzregionen – an den „Nahtstellen Europas“. Die MKRO-Leitbilder 2006 gaben einen entscheidenden Impuls für die Neubestimmung von Rolle und Bedeutung der metropolitanen Verflechtungsräume. In zwei Modellvorhaben der Raumordnung formierten sich die bundesdeutschen Grenzräume (Euregio Maas-Rhein, Europäischer Verflechtungsraum Bodenseeraum, Großregion, Trinationale Metropolregion Oberrhein) zu einem Initiativkreis (IMeG). Gemeinsam formulierten sie einen neuen Raumtypus, die „Metropolitane Grenzregion“ (MGR). 2012 stellte sich der IMeG mit seinem Konzept dem Diskurs mit den nationalen Metropolregionen und verwandten europäischen Räumen auf einer vielbeachteten Konferenz. „Im Netzwerk handeln“ lautete die Botschaft der dort vorgestellten „Luxemburger Thesen“. Zukunftsthemen des IMeG sind die Zusammenarbeit mit dem IKM, der Raumordnungsdiskurs und der ESPON-Prozess.

In den letzten Jahrzehnten ist die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in Europa vorangekommen. Mit der gemeinsamen Währung, dem Schengener Abkommen und der EU-Osterweiterung hat sich die Bedeutung der aus nationaler Perspektive „am Rand“ liegenden Grenzregionen gewandelt. Nirgendwo anders ist die europäische Integration so sichtbar wie dort – an „den Nahtstellen Europas“. Aber nach wie vor wirken die nationalstaatlichen Trennlinien als Barrieren: Verschiedene Sprachen und Kulturen, unterschiedliche Rechtsordnungen, ökonomische Disparitäten oder Unterschiede im Planungs- und Verwaltungssystem erschweren die Kooperation bis heute (BMVBS 2011). Stärken und Schwächen des Projekts Europa zeigen sich in den metropolitan geprägten Verflechtungsräumen besonders deutlich.

Von „grenzüberschreitenden Verflechtungsräumen“ zu „Metropolitanen Grenzregionen“

Die Verabschiedung der „Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland“ (BBR/BMVBS 2006: 8) durch die Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) im Jahr 2006 gab den Anstoß, die Rolle der Grenzregionen neu zu denken. Mit den Leitbildern hat die MKRO das Konzept der binnendeutschen Metropolregionen raumordnungspolitisch verankert. Obwohl eine Analyse 2005 zu dem

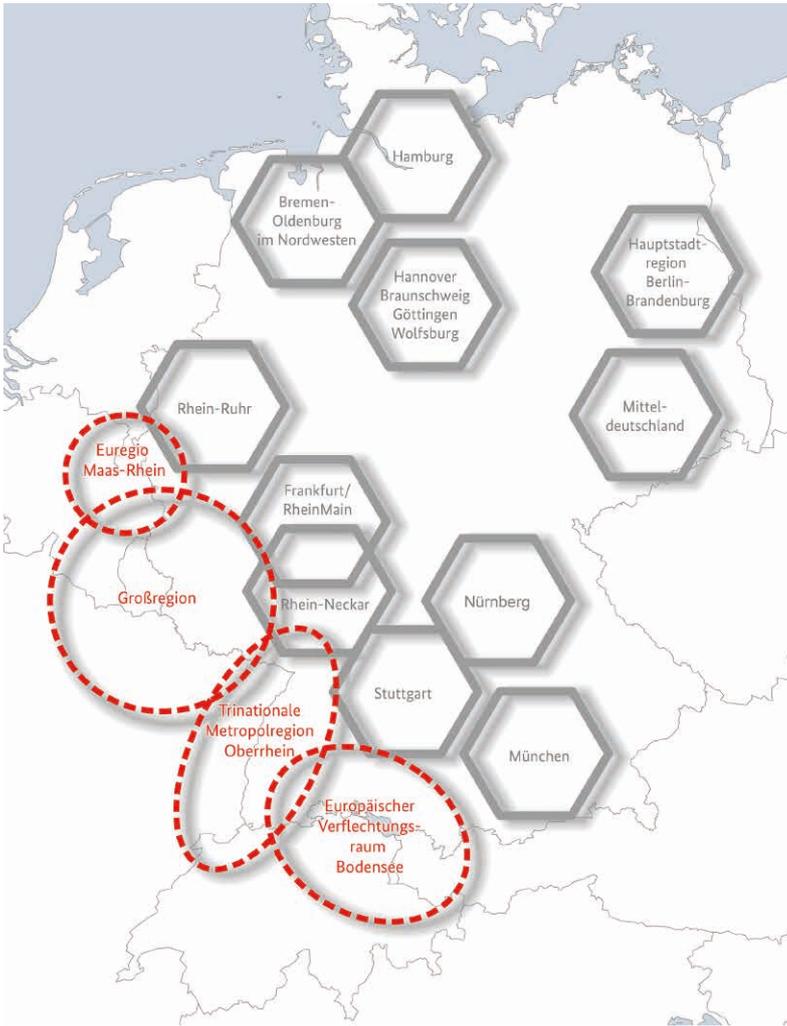
Ergebnis kam, dass „in grenznahen Gebieten [...] teilweise wichtige Metropolfunktionen außerhalb Deutschlands [liegen]“ (BBR 2005: 185), und für die Oberrheinregion sogar die Option eines „grenzüberschreitenden europäischen Metropolraumes“ aufzeigte, fanden die „grenzüberschreitenden Verflechtungsräume“ in dem Konzept keine Berücksichtigung. Bereits Ende 2006, in den „Perspektiven der Raumentwicklung in Deutschland“, wurde deshalb für einen Blick nach außen plädiert (BBR/BMVBS 2006: 44; s. auch Sinz 2007).

Im Rahmen des 2008 gestarteten Modellvorhabens der Raumordnung „Überregionale Partnerschaften in grenzüberschreitenden Verflechtungsräumen“ (MORO güV) begann – gezielt und systematisch – eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Rolle der „starken“ Grenzregionen. Die Projektbeteiligten (Euregio Maas-Rhein, Großregion, Trinationale Metropolregion Oberrhein, Europäischer Verflechtungsraum Bodenseeraum) zeigten auf, dass ihre Gebiete nicht nur „grenzüberschreitende Verflechtungsräume“ darstellen, sondern aufgrund ihrer metropolitanen Potenziale gute Ausgangsbedingungen aufweisen, um das Konzept der „Metropolitanen Grenzregionen“ (MGR) als Ziel und Strategie der grenzüberschreitenden Raumentwicklung zu verankern (BMVBS 2011/2013).

Im März 2011 feierten die Projektpartner in Berlin mit hochrangigen politischen Vertre-

Prof. Dr. Gerd Hager arbeitet als Direktor des Regionalverbandes Mittlerer Oberrhein (RVMO) in Karlsruhe und vertritt als Sprecher den Initiativkreis Metropolitanen Grenzregionen (IMeG). Gleichzeitig lehrt er Raumplanung am Karlsruher Institut für Technologie (KIT). In Wissenschaft und Praxis widmet er sich den Fragen der räumlichen Planung.
gerd.hager@region-karlsruhe.de

Abbildung 1
Die Metropolregionen in Deutschland und die Regionen des MORO zu grenzüberschreitenden Verflechtungsräumen



Quelle: Kartographie agl auf der Basis von Geodaten des BBSR und der Website des IKM in BMVS 2013 (Titelseite).

Abbildung 2
Die IMeG-Gründung am 17. März 2011 in Berlin



Fotograf: Dirk Michler

tern den erfolgreichen Abschluss der ersten Arbeitsphase und gründeten dort den „Initiativkreis Metropolitane Grenzregionen“ (IMeG). Mit einem zweiten MORO „Initiativkreis deutscher Regionen in grenzüberschreitenden Verflechtungsräumen“ (2011–2013), kurz MORO IMeG genannt, konnten die Partner ihre Zusammenarbeit weiter ausbauen und Kontakte zu den anderen Teilräumen jenseits der deutschen Grenze intensivieren. Einen wichtigen Meilenstein erreichte der IMeG mit der Aufnahme der Metropolitane Grenzregionen in die neuen MKRO-Leitbilder im März 2016.

Metropolitane Grenzregionen als neuer Raumtyp

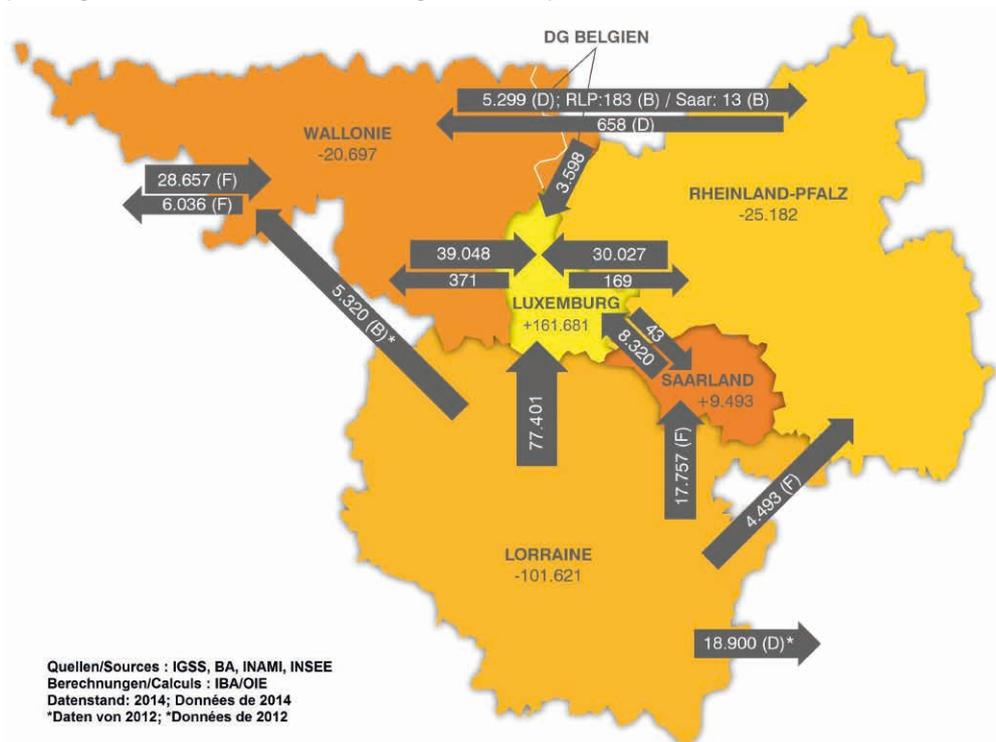
Worin liegen die spezifischen Entwicklungspotenziale großräumiger Metropolitane Grenzregionen? Wie lassen sich Metropolitane Grenzregionen als neuer Raumtyp charakterisieren? Insbesondere mit diesen Fragen setzten sich die IMeG-Partner im Rahmen eines diskursiven Arbeitsprozesses auseinander. Zunächst war es wichtig, den Begriff „Metropolitane Grenzregionen“ zu definieren; nur so konnte sich der Raumtypus im Kontext raumordnerischer Konzepte etablieren und im raumordnungspolitischen Diskurs wahrgenommen werden.

Die Projektpartner bestimmten vier konstitutive Charakteristika (BMVBS 2013):

1. Intensive grenzüberschreitende funktionale Verflechtungen und Gemeinsamkeiten
2. Vielschichtige grenzüberschreitende Zusammenarbeit auf Grundlage etablierter institutioneller Arrangements
3. Großräumigkeit und polyzentrische Raumstruktur
4. Integrative metropolitane Funktionen und besondere Potenziale für Wachstum und Innovation

Auch auf andere MGR in Europa, wie die Öresundregion, die Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai oder centrepo, lassen sich diese Merkmale übertragen (BMVBS 2013). Alle genannten Regionen besitzen ein hohes Potenzial für Wachstum und Integration; sie geben wichtige Impulse für eine kohärente Raumentwicklung in Europa.

Abbildung 3
Grenzgängerströme in der Großregion 2014
(Interregionale Arbeitsmarktbeobachtungsstelle 2015)



Hinweis: Die Zahlen der ein- und auspendelnden Grenzgänger in den einzelnen Regionen können nicht gegeneinander aufgerechnet werden, da das Einzugsgebiet des grenzüberschreitenden Arbeitsmarktes über das Gebiet der Großregion hinausreicht. Daher ist die Zahl der grenzüberschreitenden Einpendler in die Großregion höher als die der aus den Teilgebieten auspendelnden Personen.

Quelle: Interregionale Arbeitsmarktbeobachtungsstelle 2015

1. Intensive grenzüberschreitende funktionale Verflechtungen und Gemeinsamkeiten

Im Kern bestehen die IMeG-Regionen aus grenzüberschreitenden Agglomerationen oder Städtenetzen mit intensiven funktionalen und räumlichen Verflechtungen. Die Verflechtungen sind vielschichtig und prägen u. a. die Arbeitsmärkte, die Dienstleistungsbetriebe, etwa im Einzelhandel oder im Gesundheitswesen, sowie die Kultur- und Freizeitangebote. In erster Linie machen sich die Verflechtungen im Zusammenhang mit Verkehr und Mobilität bemerkbar. Ein sehr gutes Beispiel gibt die Großregion: Mit nahezu 220.000 interregionalen Grenzgängern (2015) erreicht sie Spitzenwerte im europäischen Vergleich. Sehr beachtlich ist vor allem die Zahl der Grenzpendler nach Luxemburg; allein über 166.000 Personen machen sich arbeitsbedingt täglich auf den Weg in das Großherzogtum (IBA/OIE 2016).

2. Tradierte institutionelle Arrangements grenzüberschreitender Zusammenarbeit

Mehrere Institutionalisierungsphasen führten über Jahrzehnte zu den heutigen grenzüberschreitenden, regionspezifischen Kooperationsstrukturen (BMVBS 2013). Sie begannen mit einer ersten administrativen Institutionenbildung ab den späten 1960er Jahren und der Gründung teilträumlicher Regierungskommissionen, später folgte die Konstituierung legislativ geprägter Organe (z. B. Bodenseerat im Jahr 1991). Die 1990er Jahre standen im Zeichen einer starken Projektorientierung, angestoßen und angetrieben durch die europäischen Interreg-Programme. Seit 2000 verfeinern und vertiefen die Europäischen Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) das institutionelle Gefüge der IMeG-Regionen.

3. Großräumigkeit und polyzentrische Raumstruktur

Charakteristisch ist die ausgeprägt polyzentrische Raumstruktur der Grenzregionen mit einem Patchwork aus Kernstädten, Agglomerationen sowie peri-urbanen Räumen. Vergleichbar mit den deutschen Binnenmetropolregionen sind sie großräumig organisiert: In den Anfängen der Zusammenarbeit entstanden bereits raumgreifende Zuschnitte von Regionen, die in den Folgejahrzehnten mehrere Erweiterungswellen durchliefen. Leitidee war der Aufbau wettbewerbsfähiger Kooperations- und Handlungsräume mit europäischer oder gar globaler Reichweite. Dabei stellte sich angesichts ihrer Dimension (z. B. Großregion) schnell die Frage nach einer angemessenen „Betriebsgröße“ grenzüberschreitender Handlungsräume (BMVBS 2011/2013).

4. Metropolfunktionen und Potenziale für Wachstum und Innovation

Die starken Grenzregionen brauchen den Vergleich mit Binnenmetropolregionen nicht zu scheuen: Sie verfügen über adäquate metropolitane Standortfaktoren bzw. Potenziale (BMVBS 2013). Zu diesem Ergebnis kam die 2010 erschienene Studie des BBSR zu „Metropolräumen in Europa“ (BBSR 2010). Zudem konnten im Rahmen des von der Universität Luxemburg durchgeführten ESPON-Projekts „Metroborder“ wichtige Erkenntnisse zu „cross-border polycentric metropolitan regions“ (CBPMR) gewonnen werden (ESPON/University of Luxembourg 2010).

Die Besonderheiten der Partnerregionen: grenzüberschreitende Kooperations- und Governance-Strukturen

Die vier IMeG-Regionen besitzen heute stabile und bewährte Strukturen in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Allerdings werden gerade in tradierten Kooperationen Schwachstellen im institutionellen Gefüge sichtbar und erlebbar. Hier haben die IMeG-Partner „Stellschrauben“ für eine verbesserte Kooperation im Sinne einer „good metropolitan governance“ identifiziert. Wichtige Aspekte sind (BMVBS 2011):

- die Stärkung des grenzüberschreitenden Strategiebezugs im Rahmen der Zusammenarbeit (ebenenübergreifende Integration von Zielen und Projekten)
- eine subsidiäre Ausdifferenzierung von Handlungsebenen (Multi-Level-Governance und variable Geometrien)
- eine verbesserte und intensiviertere Einbindung von Sozial- und Wirtschaftspartnern
- eine funktionale Ausgestaltung und Vernetzung von Entscheidungsarenen und -verfahren
- die Weiterentwicklung des bestehenden institutionellen Gefüges („weniger ist mehr“)

Um diese Aufgaben zu erfüllen, müssen alle Akteure der Grenzregionen tatkräftig anpacken und die bestehenden Kooperationsstrukturen stärker auf die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen der MGR abstimmen (BMVBS 2011). Einige MGR waren hier besonders aktiv: Bereits im Jahr 2010 hat die Trinationale Metropolregion Oberrhein ihre institutionellen Strukturen überdacht und ein auf vier Säulen basierendes Modell beschlossen (TMO 31.5.2016). Auch die Großregion hat sich im Januar 2013 das Ziel gesetzt, sich zu einer „Grenzüberschreitenden Polyzentrischen Metropolregion“ (GPMR) zu entwickeln (Großregion 2013). Allerdings zeigt sich in den letzten Jahren, dass eine Neuorientierung des grenzüberschreitenden Miteinanders an politische und finanzielle Grenzen stößt.

Der Schritt auf die europäische Ebene: Europäische Konferenz 2012

Vernetzung, Kontakte, Partner gewinnen – das waren die Ziele der Konferenz „Metropolitane Grenzregionen in Europa“ im November 2012. Gemeinsam mit der Luxemburger Landesplanung hat der IMeG rund 120 Teilnehmern an zwei Tagen ein spannendes Programm geboten. Beleuchtet wurden u. a. die Fragen, welche Bedeutung die MGR für Regionalentwicklung, Wachstum und Innovation in Europa haben und wie Metropolisierungsstrategien – auch grenzüberschreitend – abgestimmt und schließlich umgesetzt werden können. Große Aufmerksamkeit widmete das Treffen den unterschiedlichen Governance-

Strukturen und Organisationsformen sowie Konzepten und Projekten zur Stärkung der MGR. Die Konferenz endete mit einem Höhepunkt: der Präsentation der „Luxemburger Thesen“. Darin rief der IMeG die MGR zur stärkeren Vernetzung und zum intensiven Voneinander-Lernen auf. Deshalb stand der Austausch mit Vertretern der Arbeitsgemeinschaft Europäischer Grenzregionen, der Mission Opérationnelle Transfrontalière sowie des IKM auf der Tagungsagenda. „Im Netzwerk handeln“ lautete die Botschaft der Veranstaltung (BMVBS 2013).

Austausch und Zusammenarbeit mit dem IKM

Freundschaft, Partnerschaft und eine inspirierende Zusammenarbeit verbinden den IMeG mit dem Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland (IKM). Der Einfluss der Metropolregionen in der deutschen Raumentwicklungspolitik und das starke Netzwerk des IKM prädestinieren ihn zum Vorbild für den IMeG. Bleiben die räumlichen Bezüge der Initiativen auch verschieden, so verbindet sie ganz Wesentliches: Beide engagieren sich für den Abbau regionsspezifischer Hemmnisse, die Einbindung ihrer Regionen in die nationalen und kontinentalen Infrastrukturen, eine verbesserte Außenwahrnehmung ihres Raumes. In vielen Bereichen gibt es thematische Berührungspunkte: Die demografische Zeitenwende, steigender Flächenbedarf, verkehrliche Überlastungen und der Klimawandel machen weder vor Landesgrenzen noch vor Staatsgrenzen halt. Deshalb pflegen IKM und IMeG seit mehreren Jahren einen intensiven Austausch. Zu ausgewählten Themen nehmen Vertreter des IMeG an den Sitzungen des IKM teil. In Zukunft stehen die gemeinsame Arbeit an den Handlungsfeldern der MKRO-Leitbilder (MKRO 2016) und die Mitwirkung in der europäischen Förder- und Raumordnungspolitik ganz oben auf der gemeinsamen Agenda.

Mit gutem Beispiel vorangehen: das Entwicklungskonzept Oberes Moseltal in der Großregion

Das Obere Moseltal liegt im Dreiländereck von Luxemburg, Frankreich und Deutschland im Zentrum der Großregion. Aufgrund

der prosperierenden Wirtschaft in Luxemburg und des anhaltenden Entwicklungsdrucks auf die angrenzenden Räume stellt sich für das Obere Moseltal eine große Herausforderung: Im Spannungsfeld zwischen dem Bewahren des besonderen weinbaugesprägten Natur- und Kulturerbes einerseits und dem Siedlungsdruck wie auch der steigenden Mobilität andererseits sollen gemeinsam grenzüberschreitende Lösungen für eine integrierte und nachhaltige Raumentwicklung erarbeitet werden. Hierzu haben die Landesplanungen von Luxemburg, dem Saarland und Rheinland-Pfalz das Entwicklungskonzept Oberes Moseltal in Auftrag gegeben. Das Konzept soll einen Beitrag zur Ausgestaltung der GPMR leisten, die derzeit mit dem Regionalen Entwicklungskonzept für die Großregion als Strategie und Aktionsprogramm ausgearbeitet wird (Geoportale Großregion; BBSR 31.5.2016).

Aktuelle Aktivitäten des IMeG

Nach einem mehrjährigen Diskurs veröffentlichte die MKRO am 9. März 2016 die neuen Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumordnung in Deutschland. Das Leitbild „Wettbewerbsfähigkeit stärken“ betont, dass „die vertiefte Zusammenarbeit der metropolitanen Grenzregionen und anderer potenzieller grenzübergreifender Metropolräume [...] durch die Raumordnung von Bund und Ländern weiter unterstützt werden [soll]. Es gilt, die Potenziale der Kooperation in den grenzübergreifenden Verflechtungsräumen zu heben. Dabei sind größere Regionsabgrenzungen in den Blick zu nehmen, die über gemeinsame Kooperationsinteressen und Identifikationspotenziale verfügen. Die Problematik grenzüberschreitender Fragen, Planungsansätze und Abstimmungsverfahren bedürfen einer verstärkten Aufmerksamkeit“ (MKRO 2016: 5). Veranlasst durch die Luxemburger Initiative während ihrer EU-Ratspräsidentschaft 2015 unterstützt der IMeG die Idee eines europäischen Rechtsinstrumentes als Grundlage für einheitliche Pläne und Beteiligungsverfahren sowie eine vertiefte Untersuchung der nach wie vor bestehenden Hemmnisse bei der grenzüberschreitenden Abstimmung von Plänen, Programmen und Projekten. Dazu wird ein Modellvorhaben der Raumordnung angeregt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

(BMVI) möchte dieses Thema gemeinsam mit Frankreich und Luxemburg weiterverfolgen. Im Rahmen der Anhörung zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) hat das Netzwerk auf die Bedeutung der raumordnerischen Erkenntnisse für die Projektauswahl hingewiesen und für den Blick über die nationalstaatlichen Grenzen, auf Netzbrüche, Versorgungsfunktionen und funktionale Verknüpfungen geworben. Verkehrsthemen bewegen die Menschen, prägen die wirtschaftliche Entwicklung, entscheiden über die Zukunft eines Raumes und bleiben über den BVWP hinaus ein zentrales Handlungsfeld des IMeG.

Ein Blick in die Zukunft

In den nächsten Jahren werden die Leitbilder und Handlungsstrategien für die MGR, aber auch für die Binnenmetropolregionen ein stetiger Wegbegleiter sein. Der IMeG möchte die darin formulierten Handlungsansätze mit Leben füllen. Über das Leitbild 1 hinaus können die grenzüberschrei-

tenden Verflechtungen in den weiteren drei Leitbildern Konturen gewinnen.

Ausgangspunkt für weitere IMeG-Aktivitäten ist das MORO „Raumbeobachtung Deutschland und angrenzende Regionen“. Im Kontext der Raumbeobachtung möchte sich der IMeG auf europäischer Ebene in den ESPON-Prozess einbringen. Darüber hinaus engagiert sich das Netzwerk für eine bessere grenzüberschreitende Verkehrsplanung, insbesondere im Bereich der schienegebundenen Gütertransporte, sowie für eine nationale Grenzen überschreitende Betrachtung der Verkehrsbeziehungen in der Bundesverkehrswegeplanung. Hierüber ist der Diskurs mit dem BMVI eingeleitet. Als kleiner Akteur auf einer großen Bühne wird der IMeG seine Flexibilität und die zahlreichen Kontakte in die Nachbarstaaten nutzen!

Für die intensive Mitarbeit bedanke ich mich bei allen IMeG-Partnern und besonders bei Frau Schniedermeier von agl.

Literatur

- BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung; BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.), 2006: Perspektiven der Raumentwicklung in Deutschland. Bonn/Berlin.
- BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.), 2005: Raumordnungsbericht 2005. Berichte, Band 21. Bonn: Selbstverlag des BBR.
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung: MORO-Initiative Landschaftsnetz Mosel. Abgerufen am 31.05.2016 unter: www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/MORO/Initiativen/2009/LandschaftsnetzMosel/Modellvorhaben_1.html?nn=406988
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.), 2013: Initiativkreis deutscher Regionen in grenzüberschreitenden Verflechtungsräumen. Abschlussbericht des Modellvorhabens der Raumordnung (MORO). Berlin/Bonn. Abgerufen am 30.05.2016 unter: www.metropolitane-grenzregionen.eu/aktivitaeten
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.), 2011: Metropolitane Grenzregionen. Abschlussbericht des Modellvorhabens der Raumordnung (MORO) „Überregionale Partnerschaften in grenzüberschreitenden Verflechtungsräumen“. Berlin/Bonn. Abgerufen am 30.05.2016 unter: www.metropolitane-grenzregionen.eu/aktivitaeten
- ESPON; University of Luxembourg, 2010: Grenzüberschreitende Polyzentrische Metropolregionen, MDDI (Hrsg.), 202 S. Abgerufen am 18.06.2013 unter: www.dat.public.lu/publications/documents/metroborder/metroborder_anual_report_de.pdf
- Geoportal Großregion: Raumentwicklungskonzept der Großregion. Abgerufen am 31.05.2016 unter: www.gis-gr.eu/portal/themen-und-karten/raumplanung/raumentwicklungskonzept-der-grossregion.html
- Großregion, 2013: Gemeinsame Erklärung 13. Gipfel der Großregion 24.01.2013. Abbaye des Prémontrés – Pont-à-Mousson. Abgerufen am 29.05.2015: www.granderegion.net/de/documents-officiels/declarations-communes-finales/index.html
- IBA – Interregionale Arbeitsmarktbeobachtungsstelle; OIE – Observatoire Interrégional du marché de l'emploi: Grenzgängierzahlen 2014/2015. Abgerufen am 08.06.2016 unter: www.iba-oie.eu/Detailseite.62.0.html?&tx_ttnews%5Btt_news%5D=68&cHash=b62575760aeb32f37a20e6a586c26b2f
- IKM – Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland: Mitglieder. Abgerufen am 07.06.2016 unter: www.deutsche-metropolregionen.org/mitglieder
- MKRO – Ministerkonferenz für Raumordnung, 2016: Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland 2013. Beschlossen von der 41. MKRO am 9. März 2016. Abgerufen am 05.04.2016 unter: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Raumentwicklung/leitbilder-und-handlungsstrategien-2016.pdf?__blob=publicationFile
- MKRO – Ministerkonferenz für Raumordnung, 2006: Beschluss der 33. Ministerkonferenz für Raumordnung am 30. Juni 2006 in Berlin: Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland. Berlin.
- Sinz, Manfred, 2007: Metropolregionen, ländliche Wachstumspole und Stabilisierungsräume in den neuen Leitbildern der Raumentwicklung. In: Köhler, Stefan (Hrsg.): Wachstumsregionen fernab der Metropolen. Chancen, Potenziale und Strategien. Hannover, 116–118. = Arbeitsmaterial der ARL, Nr. 334.
- TMO – Trinationale Metropolregion Oberrhein: Das Konzept. Abgerufen am 31.05.2016 unter: www.rmtmo.eu/de/rmt-tmo/das-konzept-der-trinationalen-metropolregion-oberrhein.html

Darstellung
der Europäischen Metropolregionen
in Deutschland

Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg: Gemeinsam planen und gemeinsam entwickeln

Ulrike Assig

Die Länder Berlin und Brandenburg haben sich 1996 mit einem Staatsvertrag eine für beide Länder gültige Rechtsgrundlage für die Raumplanung gegeben und die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg gebildet. Sie ist sowohl Bestandteil der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt des Landes Berlin als auch des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg. Mit dem Gemeinsamen Leitbild beider Länder wurde 2006 die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg verbindlich gemeinsame politische Zielstellung. Derzeit gilt u.a. besondere Aufmerksamkeit der raumordnerischen Umsetzung der Verkehrskorridore, um damit die wirtschaftliche Entwicklung zu stärken.

1 Kontraste prägen Raum und Struktur

Berlin, die größte deutsche Stadt, und Brandenburg bilden zusammen die deutsche Hauptstadtregion. Auf 30.000 km² Fläche leben insgesamt rund sechs Mio. Menschen. Beide Länder verfügen über unterschiedliche Potenziale in ihren unterschiedlichen Teilräumen und werden seit langem auch international als gemeinsame Region wahrgenommen.

Mit einer Bevölkerungsdichte von 3.891 EW (Einwohnern)/km² ist Berlin nach München die dichtest besiedelte deutsche Großstadt. Mit einer Bevölkerungsdichte von 83 EW/km² ist Brandenburg eines der am dünnsten besiedelten deutschen Bundesländer. Berlin im Zentrum der Hauptstadtregion ist Stadt und Bundesland zugleich. Als räumliche Kategorien für Analyse und Planung werden in Brandenburg darüber hinaus das „Berliner Umland“ und der „weitere Metropolenraum“ unterschieden.

Unterhalb der gesamtstädtischen Verwaltungsebene gibt es in Berlin zwölf Bezirke mit Einwohnerzahlen zwischen 230.000 im Bezirk Spandau und 378.000 im Bezirk Pankow.

Brandenburg ist ein Flächenland mit einer Ausdehnung von 29.484 km² und rund 2,5 Mio. Einwohnern. Der Landkreis Uckermark ist mit 3.058 km² flächenmäßig der

größte Landkreis in Deutschland, aber nur dünn besiedelt mit 42 EW/km².

Wirtschaftlich haben Berlin und Brandenburg in den letzten Jahren einen beachtlichen Funktionswandel vollzogen und damit den Abstand zu den alten Bundesländern verringert. Gleichwohl bleibt die Hauptstadtregion noch unter dem Bundesdurchschnitt: Das BIP je Erwerbstätigen betrug 2015 in Berlin 35.627 Euro, in Brandenburg 26.493 Euro, während der Schnitt im Bund bei 37.099 Euro liegt.

Die Verflechtungen und die räumliche Arbeitsteilung zwischen Berlin und Brandenburg haben sich deutlich weiterentwickelt. Die Zahl der Pendler zwischen den beiden Ländern steigt kontinuierlich.

Der Brandenburger Motorisierungsgrad mit 527 Pkw/1.000 EW liegt über dem Bundesdurchschnitt von 509 Pkw/1.000 EW, während Berlin aufgrund seines gut ausgebauten Bus- und Bahnnetzes im Vergleich zu anderen Großstädten mit 324 Pkw/1.000 EW von allen Bundesländern den geringsten Motorisierungsgrad aufweist.

Berlin hat in den letzten zehn Jahren rund 40.000 EW pro Jahr gewonnen. Neue Unternehmen und auch die Hochschulen der Hauptstadtregion, insbesondere in Berlin, halten junge Menschen in der Region oder ziehen sie hierher – entgegen dem demografischen Trend in Brandenburg.

Dr. Ulrike Assig

Stellvertretende Referatsleiterin in der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg;
Arbeitsschwerpunkte: Europäische Raumentwicklung, Metropolregionen, Trans-europäische Verkehrsnetze, transnationale Projekte der Raumentwicklung.
ulrike.assig@gl.berlin-brandenburg.de
www.gl.berlin-brandenburg.de
www.scandria-corridor.eu

Abbildung 1
„Schwarzplan“ – besiedelte Flächen in und um Berlin.



Quelle: Planungsbüro complan; Hrsg.: Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg, 2016.

Ein „Schwarzplan“ zeigt deutlich die Siedlungsflächenstruktur (siehe Abb. 1), die sich über die Stadtgrenzen Berlins hinaus sternförmig weit in die Hauptstadtregion hinein vor allem an den Trassen der Schieneninfrastruktur konzentriert.

2 Kooperation und Koordination sind selbstverständlich

Auch wenn eine Fusion der Länder Berlin und Brandenburg derzeit nicht unmittelbar auf der Tagesordnung steht, ist die Zusammenarbeit umfangreich und intensiv. Die Zahl der gemeinsamen Behörden, Gerichte, Ämter, Einrichtungen und Anstalten wächst stetig und drückt den Willen aus, eine Partnerschaft zu schaffen, die über eine gute Nachbarschaft weit hinausgeht. Diese Zusammenarbeit hat eine lange Geschichte.

Schon 1990, als die Grenze auch zwischen Brandenburg und Berlin endlich Vergangenheit war, wurden zukünftige Modelle der räumlichen Entwicklung mit den damals beteiligten Behörden diskutiert. Das Bundesland Brandenburg war noch nicht gegründet, als die „Planungsgruppe Potsdam“ mit Kollegen aus Ost und West den Bericht über „Grundlagen und Zielvorstellungen für

die Entwicklung der Region Berlin“ innerhalb von sechs Wochen Bearbeitungszeit vorlegte. Das war die erste raumplanerische Zusammenarbeit – die Analysen, Ideen und Konzepte sind noch heute Basis für die räumliche Planung.

1996 wurde für die räumliche Planung auf Landesebene die „Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg“ auf der Grundlage eines Staatsvertrages zwischen beiden Ländern gebildet.

Im August 2006 haben sich beide Landesregierungen auf ein gemeinsames Leitbild „Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg“ verständigt. Das Leitbild ist das Ergebnis eines breiten gesellschaftlichen Dialogs, an dem sich viele Bürgerinnen und Bürger, Verbände, Kommunen und die Politik beteiligt haben.

Ebenso arbeitet die Verwaltung eng zusammen und hat zum Teil länderübergreifende Behörden. Beispielsweise gibt es die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde, das Landesamt für Mess- und Eichwesen und das Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. Zu den vereinten Institutionen gehören auch der Rundfunk Berlin-Brandenburg RBB, die Medienanstalt, das Medienboard, die Flughafengesellschaft, das Landesinstitut für Schule und Medien, das Sozialpädagogische Fortbildungsinstitut, das Institut für Schulqualität und das Landeslabor – um nur einige zu nennen.

Ein besonderes Erfolgsmodell ist der auch 1996 gegründete Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Der VBB ist der flächengrößte Verkehrsverbund Deutschlands sowie einer der größten Verkehrsverbände Europas. Er hat die Rechtsform einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung für den öffentlichen Personennahverkehr, seine Gesellschafter sind die beiden Länder Berlin und Brandenburg zu je einem Drittel des Stammkapitals sowie die Landkreise und kreisfreien Städte im Land Brandenburg. Der VBB garantiert eine einheitliche Verkehrsstruktur mit verkehrsmittelübergreifenden Preisen, die in jedem Verkehrsmittel gelten, das zu einem mit dem VBB kooperierenden Unternehmen gehört. Insgesamt wurden im Jahr 2013 mehr als 1,3 Mrd. Fahrgäste befördert.

Viele Kooperationen haben sich auch auf kommunaler, nachbarschaftlicher Ebene entwickelt, so z.B. das Kommunale Nachbarschaftsforum (KNF), der Regionalparkverbund und das Flughafenumfeld. Zahlreiche Verbände und Vereine aus der Wirtschaft, Wissenschaft und allen gesellschaftlichen Bereichen fokussieren sich in ihrer Organisation auf die Hauptstadtregion, z.B. ADAC, Akademie der Wissenschaften, Stiftung Preußische Schlösser und Gärten.

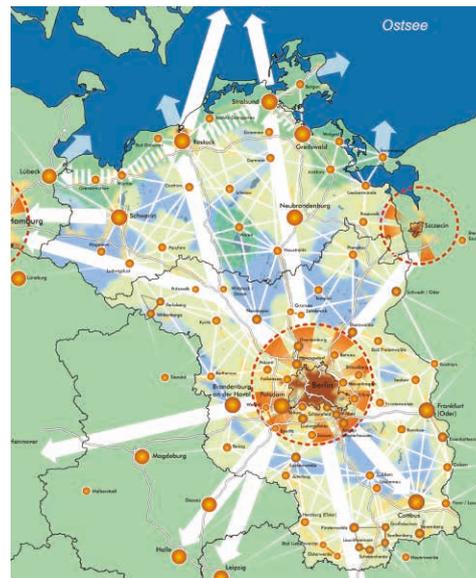
In Abbildung 2 sind darüber hinaus die regionalen und großräumigen Nachbarschaftsbeziehungen erkennbar, die auch staatenübergreifend beispielsweise mit polnischen Regionen gepflegt werden. In der Oderpartnerschaft arbeiten die vier Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Berlin und Sachsen sowie die vier Wojewodschaften Zachodnio-Pomorskie, Lubuskie, Wielkopolskie und Dolnoslaskie und weitere Beteiligte erfolgreich miteinander zusammen.

3 Gemeinsame Projekte werden europäisch

Ein aktuelles Beispiel raumbezogener Entwicklungspolitik ist die Umsetzung und Nutzung der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) in der Hauptstadtregion. An deren strategischer Gestaltung hat sich die Hauptstadtregion sowohl im direkten Stakeholderverfahren der Europäischen Kommission als auch in der nationalstaatlichen Positionsfindung aktiv beteiligt. Federführend und gemeinsam mit Partnern in Interreg-B-Projekten und interessierten Mitgliedern des Netzwerkes METREX wurden Positionen und verkehrspolitische Ziele der Metropolregionen sowohl in die neue Methodik als auch in die Gestaltung der Netze und Korridore eingebracht. Die hochwertige infrastrukturelle und grenzübergreifende Verknüpfung der Metropolregionen für den europäischen Zusammenhalt wurde nun passfähig systematisiert. Sie hat nun Vorrang vor individuellen Einzelvorhaben der Nationalstaaten.

Mit der neuen Politik wurden die EU-Finanzmittel für den Verkehrssektor im Zeit-

Abbildung 2
Kooperation und Vernetzung im Nordosten



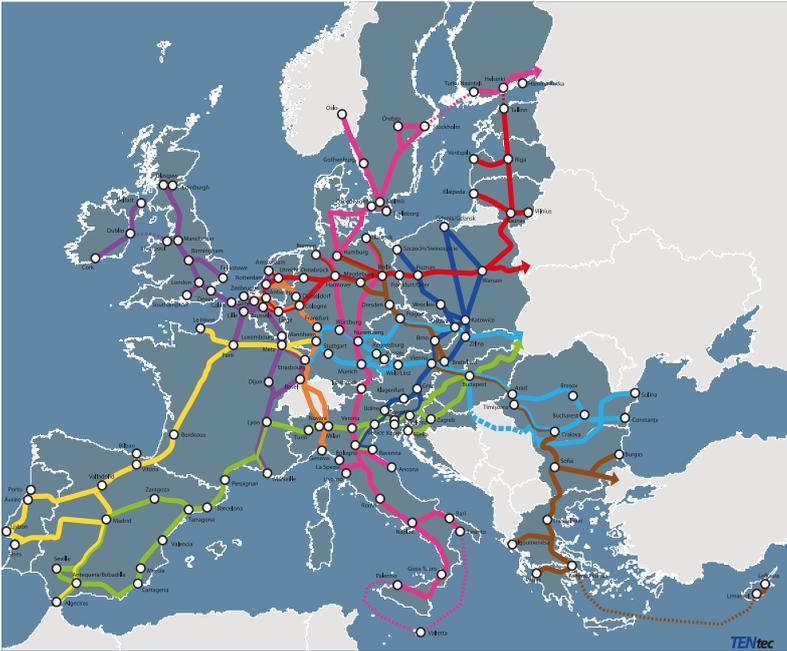
Quelle: Broschüre Gemeinsam Planen für Berlin und Brandenburg, S. 7; Graphik Mediendesignbüro Vahldieck; Hrsg.: Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg, 2010.

raum 2014–2020 auf 26 Mrd. Euro verdreifacht und gleichzeitig auf ein eng umrissenes Kernnetz konzentriert. Sechs von zehn Korridoren des Kernnetzes verlaufen durch Deutschland (siehe Abb. 3). Berlin und Brandenburg sind Schnittpunkt dreier Kernnetzkorridore. Als „Städtischer Knoten“ (Urban Node, siehe Abb. 4) profitiert auch die Hauptstadtregion von den Zielen zur Verbesserung der Multimodalität im Transportsektor, zur Förderung innovativer Technologien und zur Beseitigung verkehrlicher transnationaler Engpässe.

Die Verknüpfung der Sektoren, CEF, Interreg, Horizont 2020 u. a. mit regionalen Förderprogrammen, gewinnt auch in der Hauptstadtregion zunehmend an Bedeutung.

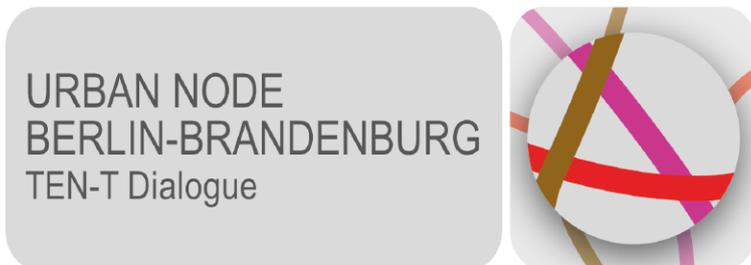
Diese Möglichkeiten stehen ebenso allen europäischen Metropolregionen, den „Urban Nodes“, zur Verfügung. Hier bieten neue, auf europäischer Ebene beschlossene Rahmenbedingungen auch neue Werkzeuge für die Metropolregionen. Sie müssen genutzt werden.

Abbildung 3
Die transnationalen Verkehrskorridore (TEN-T)



Quelle: Europäische Kommission, <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/doc/ten-t-corridor-map-2013.pdf>; öffentlich; Zugriff: 31.03.2016

Abbildung 4
Logo der Regionalkonferenz zur Umsetzung der Transeuropäischen Verkehrsstrategie



VERBINDET MENSCHEN, IDEEN UND REGIONEN

Quelle: Konferenzlogo Agentur ariadne-an-der-spree; Hrsg.: Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg, 2015.

4 Die Region nimmt die Herausforderungen an

Zu den großen Herausforderungen in der Zukunft gehört es, einerseits in Berlin und Umland den stetigen Einwohnerzuwachs und andererseits in Brandenburg die Einwohnerverluste in der Peripherie zu bewältigen. Damit gehen infrastrukturelle und soziale Aufgaben zur Versorgung und Betreuung einer differenzierten Gesellschaft einher. Wohnungsbau, Mietentwicklung, Informationstechnik, verkehrliche Angebote müssen sich an den unterschiedlichen Strukturen der Hauptstadtregion orientieren. Nicht zuletzt deshalb wird derzeit an der Fortschreibung und Neuausrichtung des gemeinsamen Landesentwicklungsplanes gearbeitet und eine Gebietsstrukturreform vorbereitet.

Mehr Informationen:

<http://www.berlin-brandenburg.de/metropolregion>

<http://www.scandria-corridor.eu>

<https://urbannode.berlin-brandenburg.de>

Metropolregion Nordwest – wir sind der Nordwesten

Anna Meincke
Birgit Ahn

Die Metropolregion Nordwest erstreckt sich über eine Fläche von 13.749 km² von der Nordsee bis zum Teutoburger Wald. In ihren elf Landkreisen und fünf kreisfreien Städten leben mehr als 2,7 Mio. Einwohner – Tendenz steigend. Die Wirtschaftsleistung der Metropolregion Nordwest wird vor allem von mittelständischen Betrieben erwirtschaftet, aber auch bedeutende internationale Unternehmen haben hier ihren Sitz oder ihre Produktionsstätten. Besonders stark ist die Region – auch dank einer Vielzahl renommierter Forschungseinrichtungen – in den Branchen Automotive, Agrar- und Ernährungswirtschaft, Energiewirtschaft, Gesundheitswirtschaft, Luft- und Raumfahrt sowie Logistik und maritime Wirtschaft aufgestellt.

Bündelung von Kräften und Kapazitäten

Ziel der Metropolregion Nordwest ist es, durch die Bündelung der regionalen Kräfte aus Wirtschaft, Verwaltung, Politik und Wissenschaft sowie durch die Initiierung und Unterstützung regionaler Kooperationsprojekte die Region als innovative nationale und europäische Wirtschaftsregion mit großen Wachstumspotenzialen zu positionieren und die Lebensqualität für ihre Bewohner weiter zu erhöhen.

Die Metropolregion Nordwest feiert in diesem Jahr ihr zehnjähriges Bestehen. Ursprung der Metropolregion war ein intensiver regionaler Abstimmungsprozess, der der Vereinsgründung vorausgegangen war. So hatten die Akteure im Jahr 2005 grundsätzliche Ziele formuliert, darunter u.a. eine gemeinsame Europastrategie in der Förderkulisse der EU zu entwickeln, die Region durch einen gemeinsamen Außenauftritt zu positionieren und sich im Netz der nationalen und europäischen Raumentwicklung als Metropolregion zu profilieren.

An diesem Prozess waren nicht nur die Bundesländer Bremen und Niedersachsen und die Kommunen, als Mitglieder der damaligen Regionalen Arbeitsgemeinschaft Bremen/Niedersachsen (RAG), beteiligt, sondern auch weitere gesellschaftliche Akteure, darunter vor allem auch Vertreter der Wirtschaft und Wissenschaft. Die erfolgreiche Kooperation innerhalb der RAG sollte unter Einbeziehung dieser neuen Akteure in der Metropolregion Nordwest

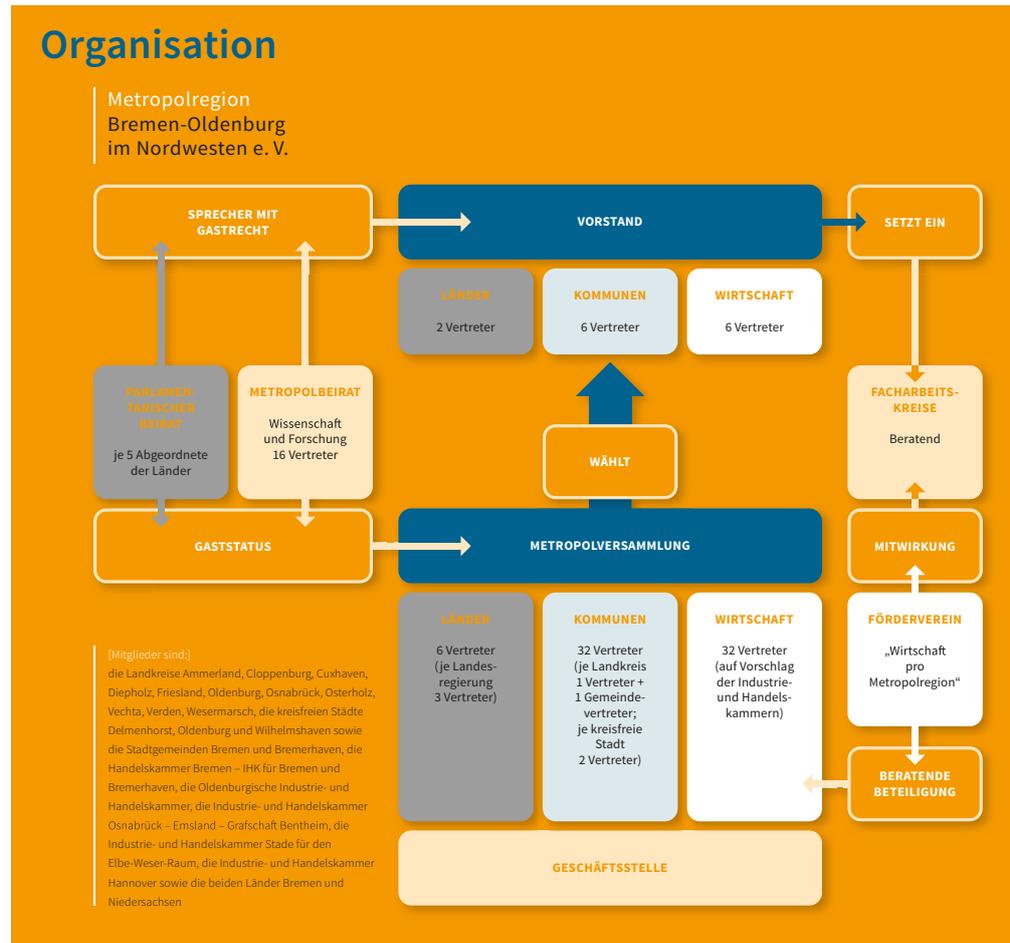
ausgeweitet und vertieft werden. Ziel war es, eine schlanke, schlagkräftige und effektive Struktur der großräumigen Zusammenarbeit aufzubauen, um die innovativen und vorhandenen Potenziale des Nordwestens zu bündeln. Gleichzeitig sollte allen Akteuren aber auch die Möglichkeit einer Mitwirkung gegeben werden. Mit der Gründung des Vereins Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten e.V. im Jahr 2006 fand dieser Grundgedanke daher Eingang in die Vereinsstruktur. In den Gremien der Metropolregion besteht eine paritätische Sitzverteilung zwischen den sechzehn Kommunen und den fünf Industrie- und Handelskammern (IHK), und diese Parität spiegelt sich auch in der Finanzierung wider. Die Wirtschaft ist über die Mitgliedschaft der IHKs in der Metropolregion Nordwest eingebunden. Zur weiteren Unterstützung haben die IHKs den Förderverein „Wirtschaft pro Metropolregion e.V.“ gegründet, über den regionale Unternehmen in die Metropolregion Nordwest eingebunden sind. Die IHKs entsenden Mitglieder des Fördervereins als Vertreter in die Metropolversammlung. Die beiden Bundesländer stellen jeweils ein Vorstandsmitglied und unterstützen die Projektarbeit maßgeblich durch die Bereitstellung des Zuwendungstitels für die Metropolregion. Als beratende Gremien gibt es einen parlamentarischen Beirat, besetzt mit Vertretern der beiden Länderparlamente, und den Metropolbeirat. Dieser war ursprünglich mit Vertretern aller gesellschaftlichen Akteure besetzt, wurde aber 2013 in einen reinen wissenschaftlichen Beirat umgewandelt, um den Belangen der Wissenschaft stärker Rechnung

Dr. Anna Meincke

hat in Politikwissenschaft zum Thema „Wettbewerb der Regionen“ promoviert. Sie ist seit dem 01.01.2013 Geschäftsführerin der Metropolregion Nordwest.
anna.meincke@metropolregion-nordwest.de

Dipl. Geogr. Birgit Ahn

arbeitet seit 2005 im Bereich der regionalen Kooperation im Nordwesten, bis 2006 in der Geschäftsstelle der Regionalen Arbeitsgemeinschaft Bremen/Niedersachsen und seitdem als Referentin für die Metropolregion Nordwest.
birgit.ahn@metropolregion-nordwest.de

Abbildung 1
Organigramm der Metropolregion Nordwest

Quelle: Metropolregion Nordwest

zu tragen. In diesem Beirat sind nun die Universitäten und Hochschulen sowie Forschungseinrichtungen Mitglieder. Daneben existieren drei Arbeitskreise: Raumstruktur, wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Kultur. Hier werden insbesondere gemeinsame Projekte entwickelt und angesprochen.

Leitlinien und Projektarbeit

Die Governance-Struktur des Vereins spiegelt sich auch in der starken Ausrichtung auf wirtschaftsbezogene Themen wider. Im Fokus der Aktivitäten stehen die Branchen mit besonderem regionalem Alleinstellungsmerkmal wie die Ernährungswirtschaft, die Nutzung der Windenergie On- und Offshore, die Hafenwirtschaft und Logistik, die Luft- und Raumfahrt, der Automobilbau und die Gesundheitswirtschaft. Die Metropolregion Nordwest gilt als „Silicon Valley“ der Agrar- und Veredelungstechnik, und im Bereich der Windenergie

ist die Region nationaler Vorreiter für die Energiewende. Auch die Automotive Branche ist mit dem weltweit größten Mercedes-Werk in Bremen und dem VW-Werk in Emden sowie den fast 400 Zulieferern in der Region hervorragend aufgestellt. Für die Luft- und Raumfahrt ist der Nordwesten der bedeutendste deutsche Standort, denn hier werden sowohl Trägersysteme als auch Raumlabor und Satelliten entwickelt. Last but not least leistet die Logistikregion als „Drehscheibe Nordwest“ mit ihren Häfen und Hinterlandanbindungen einen maßgeblichen Beitrag zum Erfolg der deutschen Exportwirtschaft.

Einer der wichtigsten Erfolgsfaktoren für die Zukunft ist die noch engere Vernetzung dieser Cluster mit der herausragenden Wissenschaftslandschaft der Region sowie eine engere Verzahnung der Cluster untereinander, um die regionale Innovationskraft zu stärken. Die ausgeprägte Bereitschaft der verschiedenen Akteursgruppen zur Zusam-

menarbeit auf Augenhöhe zwischen Wirtschaft, Verwaltung, Politik und Wissenschaft ist Grundlage für den weiteren Erfolg. Maßgeblich für die Arbeit der Metropolregion ist ein Handlungsrahmen, der alle vier Jahre von den Akteuren erarbeitet wird. In den ersten sechs Jahren stand die Entwicklung erster interdisziplinärer Kooperationsprojekte im Vordergrund, um die Netzwerke aufzubauen und die Kooperationsstrukturen zu festigen. Insbesondere in den Zukunftsbranchen der Region konnten neue Clusterstrukturen, wie im Bereich Automotive und Gesundheitswirtschaft, aufgebaut werden oder schon vorhandene in ihrer Verstärkung und Weiterentwicklung unterstützt werden.

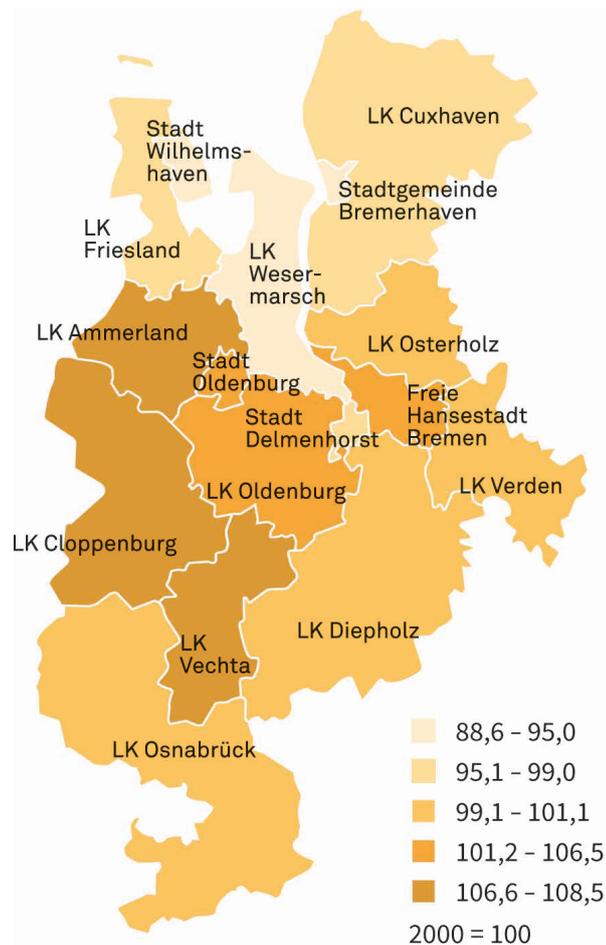
Ziel war es von Anfang an, die Wahrnehmbarkeit der Metropolregion zu erhöhen, gerade vor dem Hintergrund, dass es sich nicht um eine Region mit gesamtträumlicher regionaler Identität handelt. Um den unterschiedlichen Bedürfnissen und Belangen der beteiligten Akteure entgegenzukommen, existierten bis 2014 drei verschiedene Markennamen – Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten, Metropole Nordwest und Die Frischköpfe. Im Jahr 2014 einigten sich die Vereinsmitglieder darauf, unter dem eingängigeren Markennamen Metropolregion Nordwest zu firmieren. Im Zentrum des Marketings stehen allerdings nach wie vor die geförderten regionalen Projekte und nicht die Nutzung eines großen Marketingbudgets und regionaler wie nationaler Medienkampagnen. Ziel ist es, durch die Außendarstellung der Projekte den hierdurch positiven Effekt und Mehrwert der regionalen Kooperation nach außen sichtbar darzustellen. Hierzu hat die Metropolregion u. a. eine Wanderausstellung unter dem Motto „Metropolregionen zum Anfassen“ initiiert, die exemplarisch Projektarbeiten vorstellt und derzeit in allen Mitgliedskommunen zu sehen ist.

Das wichtigste Instrument zur Förderung dieser regionalen Kooperationsprojekte ist der Zuwendungstitel der Länder Bremen und Niedersachsen für die Metropolregion Nordwest, der mit jährlich mindestens 520.000 Euro ausgestattet ist. Voraussetzungen für eine Förderung sind, neben dem Bezug zum aktuellen Handlungsrahmen, dass die Projekte innovativ sind und möglichst viele Partner aus Wirtschaft, Verwal-

tung, Wissenschaft und sonstige relevante Akteure, beispielsweise Kulturakteure, einbeziehen. Auch die Größe des Kooperationsraumes des jeweiligen Projektes ist ein Kriterium. Von 2006 bis 2015 wurden allein aus dem Zuwendungstitel 116 innovative Projekte mit mehr als 7,8 Mio. Euro gefördert. Ziel in den nächsten Jahren ist es, diese Projekte verstärkt einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Zusätzlich verleiht die Metropolregion Nordwest seit 2014 alle zwei Jahre den NordWest Award für Projekte, die in besonderer Weise die regionale Wirtschaft, Infrastruktur, Wissenschaft, Gesellschaft, Bildung, Jugend, Kunst, Kultur, Netzwerke oder Soziales stärken. Der NordWest Award ist mit 30.000 Euro dotiert, und in diesem Jahr haben sich knapp 100 Projekte beworben.

Abbildung 2
Relative Entwicklung der Einwohnerzahl der Metropolregion Nordwest von 2000 bis 2014



Quelle: eigene Darstellung

Auf dem Weg zur Smart Region

Seit 2014 macht sich die Metropolregion auf den Weg zur Smart Region. In ihrem aktuellen Handlungsrahmen mit dem Titel „Intelligentes, nachhaltiges und integriertes Wachstum“ legt sie den Schwerpunkt auf die Vernetzung der Themenbereiche Wirtschaft, Umwelt und Standortattraktivität. Ziel ist es, Projekte zu entwickeln und umzusetzen, um intelligente Antworten auf gesellschaftliche Herausforderungen wie den demografischen Wandel, den Klimawandel, die Reurbanisierung oder Globalisierung zu finden. Bereits bestehende Ansätze, wie der Einsatz von erneuerbaren Energien, nachhaltige Mobilität und Verkehrssteuerung, Energieeffizienz oder altersgerechte Infrastruktur, sollen weiter ausgebaut und etabliert werden.

Seit 2013 konnten verschiedene smarte Projekte lanciert werden. Beispielhaft können die Projekte „LEP und LED im Hafen“, „Wissenswerkstatt Metropolregion Nordwest“ oder „PInA – Planungsportal Industrielle Abwärme“ genannt werden. Mit dem Projekt „LEP und LED in Häfen“ wird europaweit erstmals diese innovative Beleuchtung in Bremen und Niedersachsen erprobt. Anhand von Teststrecken mit „Light Emitting Plasma (LEP)“- und LED-Beleuchtung soll die bestmögliche Variante für den Ersatz herkömmlicher Beleuchtungssysteme ermittelt werden. Europaweit sind LEP-Beleuchtungen für den Hafenbetrieb bislang noch nicht zugelassen, da für Häfen besondere Sicherheitsvorschriften gelten.

Die Wissenswerkstatt Metropolregion Nordwest ist eine außergewöhnliche Bildungseinrichtung, in der in bestens ausgestatteten Werkstatträumen für Holzverarbeitung, Elektrotechnik und Robotik Kinder und Jugendliche im Alter von 8 bis 18 Jahren kostenlos technische Phänomene und naturwissenschaftliche Hintergründe altersgerecht und ganz praktisch durch handwerkliches Arbeiten und Ausprobieren erfahren können. Ziel ist es, jungen Menschen schon frühzeitig auf spielerische Weise den Spaß am Umgang mit Technik zu vermitteln.

In dem Pilotprojekt „PInA“ wird derzeit in einem Teilraum der Metropolregion Nordwest ein Informations- und Planungsportal Industrielle Abwärme realisiert. In dem Portal werden Basisinformationen zu industriellen Wärmeüberschüssen gebündelt und verfügbar gemacht. Dazu gehören, neben der räumlichen Verteilung der Abwärmeangebote, wesentliche technische und infrastrukturelle Informationen, beispielsweise Temperaturniveau, Leistung und zeitliche Verfügbarkeit der Abwärme. Parallel dazu werden Daten ermittelt, die zeigen, in welchen Gebieten Wärme- und Kältebedarfe bestehen und wo es bereits bestehende Infrastruktur gibt, die genutzt werden kann bzw. wo sie geschaffen werden soll.

In Zukunft wird die Metropolregion Nordwest sich verstärkt mit den unterschiedlichen Aspekten der Aufstellung als Smart Region befassen. Smart Region Metropolregion Nordwest ist der zentrale Leitgedanke für den neuen Handlungsrahmen ab 2018. Als „Smart Regions North“ werden bereits im gleichnamigen Interreg-A-Projekt gemeinsam mit den Partnern Bremen und Oldenburg, den niederländischen Städten Groningen und Assen, der Ems-Achse und weiteren regionalen Partnern innovative Themen und Kooperationsprojekte identifiziert. So sollen unter anderem ein grenzüberschreitender Austausch und Kooperationsprojekte in den Bereichen Digitalisierung, Open Data und neue Technologien, z. B. zu den Themen Energiewirtschaft und Energieeffizienz, Verkehr & Mobilität, Gesundheitswirtschaft, angesprochen werden. Das Projekt „Shaping the future of Smart Regions North“ wird im Rahmen des Interreg-V-A-Programms Deutschland-Niederlande mit Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE), der Niedersächsischen Staatskanzlei sowie der Provinzen Groningen, Drenthe und Friesland kofinanziert. Es wird begleitet durch das Programmmanagement der Ems-Dollart-Region.

Weitere Informationen zur Metropolregion Nordwest, ihre aktuellen Themen und Projekte finden sich unter www.metropolregion-nordwest.de

Die Metropolregion FrankfurtRheinMain – auch Wachstum bringt Herausforderungen

Im Gespräch mit Verbandsdirektor Ludger Stüve,
Regionalverband FrankfurtRheinMain

Die Metropolregion FrankfurtRheinMain wächst. Die Einwohnerzahl ist seit dem Zensus 2011 um über 143.000 gestiegen. Das sind 2,6%. Im Jahr 2012 erzielte die Region ein Bruttoinlandsprodukt von 216,5 Mrd. Euro – über 39.000 Euro je Einwohner. Dies sind über acht Prozent der Wirtschaftsleistung Deutschlands. Das sind alles gute Nachrichten! Dennoch gibt es auch innerhalb einer starken Region Ungleichheiten, mit denen umgegangen werden muss, schwierige Aufgaben, die gemeistert werden müssen, und vor allem Herausforderungen, die mit dem Wachstum einer Region überhaupt erst entstehen. Welche dies sind und wie diese bewältigt werden können, beantwortet Ludger Stüve, Direktor des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain.

Die Metropolregion FrankfurtRheinMain ist eine wachsende Region. Sie gehört zu den wirtschaftlich stärksten in Deutschland und Europa, aber der demografische Wandel ist auch hier zunehmend spürbar. Wie schätzen Sie die Situation ein, was ist zu tun?

Noch sind die Auswirkungen überschaubar, aber schon heute suchen auch kleine und mittlere Unternehmen aus FrankfurtRheinMain vermehrt Fachkräfte auch jenseits des deutschen Arbeitsmarktes. Und eines ist sicher, der Wettbewerb um Fachkräfte zwischen den Regionen in Deutschland, Europa und der Welt wird zunehmen. Darauf müssen wir reagieren.

Wirtschaftswachstum braucht Fachkräfte: Wir müssen uns in der Gesellschaft, in den Verwaltungen und den Unternehmen für internationale Fachkräfte weiter öffnen –

Abbildung 1
Unterzeichner-Button der Charta des Willkommens für die Metropolregion FrankfurtRheinMain



hier kann FrankfurtRheinMain auf seiner Internationalität aufbauen! Mit der Unterzeichnung der Charta des Willkommens (siehe Abb. 1) haben wir ein erstes wichtiges Zeichen gesetzt und den Startschuss gegeben.

Mit der Willkommensstrategie „Welcome to FrankfurtRhineMain“ haben wir uns das Ziel gesetzt, Fachkräfte, Auszubildende und Studierende sowie deren Familien aus Deutschland, Europa und der Welt willkommen zu heißen und ihnen in unserer Region ein Zuhause zu bieten. Die Strategie wurde vom Regionalverband FrankfurtRheinMain gemeinsam mit seinen Mitgliedskommunen, den Landkreisen und Städten der Metropolregion sowie mit Partnern aus Wirtschaft, Gewerkschaft und Zivilgesellschaft erarbeitet und wird gemeinschaftlich umgesetzt.

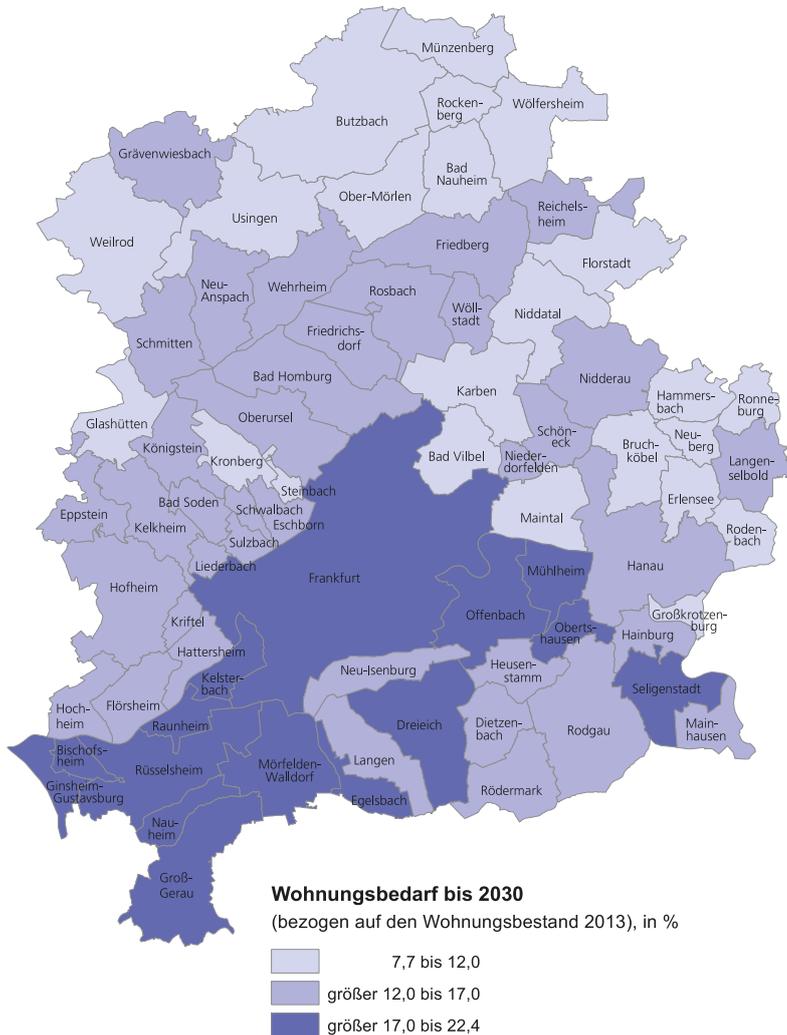
Unser Ziel ist, die Willkommenskultur in der Region nachhaltig zu verbessern und Fachkräfte langfristig an die Region zu binden. Nationale und internationale Fachkräfte sollen beispielsweise auf dem „Willkommensportal FrankfurtRheinMain“ individuell auf ihre Bedürfnisse ausgerichtete Informationen erhalten. Auch sollen die bereits bestehenden Serviceangebote für Neuankommende in der Region gebündelt und ergänzt sowie die Beratungsstellen und die beteiligten regionalen Akteure dauerhaft vernetzt werden. Es ist geplant, eine Anlaufstelle für alle Fragen zu schaffen. Für den Neuankömmling soll so eine spürbare



Ludger Stüve ist Verbandsdirektor des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain. Daneben ist er Vorstandsvorsitzender des Vereins FrankfurtRheinMain zur Förderung der Standortentwicklung, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied der Wirtschaftsförderung FrankfurtRheinMain und Aufsichtsratsmitglied in verschiedenen regionalen Gesellschaften wie der FrankfurtRheinMain GmbH International Marketing of the Region. Er ist außerdem Vizepräsident der Europäischen Plattform für periurbane Räume (Purple) und Mitglied im Exekutivkomitee der Airport Regions Conference (ARC). Bevor Ludger Stüve im Jahr 2012 zum Verbandsdirektor gewählt wurde, war er elf Jahre Bürgermeister von Schöneck. Davor arbeitete er in IT- und Controlling-Abteilungen verschiedener Großbanken.

Susanna Caliendo
Vertreterin der Metropolregion FrankfurtRheinMain im Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland
europa@region-frankfurt.de

Abbildung 2
Gesamtwohnungsbedarf bis 2030 im Ballungsraum FrankfurtRheinMain



Quelle: Regionalverband FrankfurtRheinMain

Atmosphäre des Willkommens in Gesellschaft, Unternehmen und Verwaltungen entstehen.

Für einen wirtschaftlichen Erfolg ist der Zuzug von Fachkräften sehr wichtig. Derzeit sieht es so aus, als würde der Zuzug weiter anhalten. Was bedeutet dies für die Metropolregion?

Eine Folge dieser insgesamt positiven Entwicklung ist die Verknappung bezahlbaren Wohnraums. Der Bedarf an bezahlbarem Wohnraum ist in unserer Region stark gestiegen. Verschärft wird diese Verknappung durch einen Anstieg der Immobilienpreise bislang nicht gekannten Ausmaßes. Die Mieten steigen, die Mietpreisbindung bei ehemals geförderten Wohnungen läuft aus, ohne dass ausreichend Ersatz geschaffen

wird, und Neubau findet überwiegend im oberen Preissegment statt. Facharbeiter und andere Berufsgruppen mit mittlerem bis geringem Einkommen können sich das Leben in der Stadt unter diesen Bedingungen kaum noch leisten.

Der Regionalverband hat eine Prognose für seine 75 Mitgliedskommunen bis zum Jahr 2030 erstellt (siehe Abb. 2). Die Schätzungen gehen davon aus, dass allein im Ballungsraum bis zum Jahr 2030 die Bevölkerungszahl um 8,5% auf 2,4 Mio. ansteigen wird. Insgesamt wurde ein Bedarf von gut 184.000 Wohnungen ermittelt. Dabei ist ein Flüchtlingszuzug von 15% des geschätzten Gesamtwohnungsbedarfs mit einberechnet. Das heißt, auch ohne Flüchtlingszuzug wird ein sehr hoher Wohnungsbedarf in naher Zukunft bestehen. Alle Städte und Gemeinden in der Metropolregion müssen sich der Herausforderung stellen, die Angebotslücke im Wohnungsbau zu schließen. Die Zusammenarbeit zwischen den Kommunen beim Wohnungsbau ist unerlässlich. Vor allem aber wird das Umland verstärkt Flächen zur Entlastung der Kernstädte aktivieren müssen.

Wir sind uns einig, Zuzug braucht Wohnungen: Die Bürgermeister der Städte und Gemeinden als auch Vertreter der Wohnungswirtschaft haben sich daher zum „Runden Tisch Wohnen“ zusammengeschlossen. Der Grundgedanke ist, dass die Städte und Gemeinden insbesondere im Umkreis der Ballungszentren Bauland bereitstellen, auf dem von öffentlichen Wohnungsbaugesellschaften oder privaten Investoren Mehrfamilienhäuser errichtet werden, die einen Miet- oder Kaufpreis unter dem ortsüblichen Niveau aufweisen. Dabei konnten inzwischen bereits circa 600 Hektar potenzieller Bauflächen ermittelt werden, deren Vermarktung unter anderem über das „Immobilienportal der Metropolregion FrankfurtRheinMain“ erfolgt. Das ist ein erster Schritt in die richtige Richtung.

Die Metropolregion FrankfurtRheinMain vertritt seit Oktober 2011 ihre Interessen durch ein gemeinsames Europabüro. Wie kam es zu dieser Entscheidung und was sind die Vorteile eines solchen Büros?

Das Europabüro wurde eingerichtet, damit sich unsere Metropolregion im regionalpolitischen Diskurs der Europäischen Union

positionieren und aktiv einbringen kann. Die Gründung wurde vom Regionalverband initiiert, der auch die Trägerschaft und die Geschäftsstelle übernommen hat. Kooperationspartner des Europabüros ist die Stadt Frankfurt am Main. Darüber hinaus wird es von den Landkreisen und kreisfreien Städten der Metropolregion sowie der IHK Frankfurt am Main unterstützt. Dies unterstreicht, dass die regionalen Akteure sowohl die Notwendigkeit als auch Vorteile und Erfolge einer eigenen Vertretung in Brüssel anerkennen. Neben der Zentrale in Frankfurt ist das Europabüro mit einer Dependence im Mehr-Regionen-Haus des Landes Hessen in Brüssel vertreten. Zu den Aufgaben des Büros zählen neben der Vertretung der regionalen Interessen die Einflussnahme auf europäische Gesetzgebungsverfahren, die Akquise von Fördermitteln sowie die Vernetzung europäischer und regionaler Akteure.

Auf Ebene der Metropolregionen können und müssen heutzutage viele europäische Herausforderungen gelöst werden. Denn einerseits kumulieren sich dort Problemlagen, andererseits besitzen Metropolregionen die notwendige Wirtschafts- und Innovationskraft, um große Aufgaben zu lösen. Es ist daher wichtig, bei europapolitischen Entscheidungen als Region gehört und beteiligt zu werden. Hierzu bringen wir uns in die für die Regionalentwicklung und -politik relevanten Programme, Initiativen und Gesetzgebungsverfahren der EU mit Stellungnahmen und Positionspapieren ein.

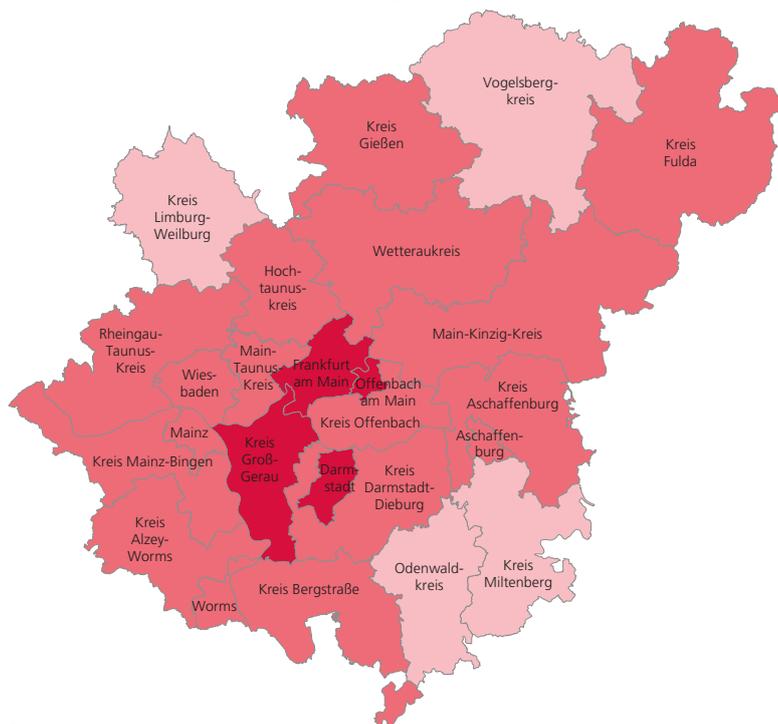
Gleichzeitig benötigen Herausforderungen oftmals europäische Lösungen: Hier sei beispielhaft die Asyl-, Flüchtlings- und Migrationspolitik genannt, die insbesondere im vergangenen Jahr aufgrund der angestiegenen Zahl Asylsuchender einen enormen Bedeutungszuwachs erhalten hat. In diesem Kontext spricht sich unsere Metropolregion für einen fairen und verbindlichen Verteilungsschlüssel in der EU aus, fordert EU-weite Standards für die Beantragung von Asylanträgen sowie einen stärkeren und öffentlichkeitswirksamen Eintritt für Vielfalt und gegen Diskriminierung und Rassismus. Auch sollen die entsprechenden europäischen Förderprogramme finanziell aufgestockt und inhaltlich ausgebaut werden.

Abbildung 3
Bevölkerungsentwicklung in Prozent, Zensus 2011–2014 in der Metropolregion FrankfurtRheinMain

Metropolregion FrankfurtRheinMain: Aufwachsen, wo es aufwärts geht.

Mehr als 5,6 Millionen Menschen, über 460 Städte und Gemeinden, drei Bundesländer, eine Region: FrankfurtRheinMain verbindet Geschichte mit Zukunft, Tradition mit High-tech, Kultur und Wissen mit höchster Wirtschaftskraft und eine vielfältige Landschaft von hohem Freizeitwert. Mitten im Herzen Europas, perfekt angebunden an die ganze Welt.

FrankfurtRheinMain – gut leben und erfolgreich arbeiten.



Bevölkerungsentwicklung in %, Zensus 2011–2014



www.region-frankfurt.de

Quelle: Regionalverband FrankfurtRheinMain

Als Knotenpunkt internationaler Verkehrswege ist für FrankfurtRheinMain auch die europäische Verkehrspolitik von Bedeutung. Eine umwelt- und klimaverträgliche Verkehrspolitik, die auch die Bedürfnisse der Bevölkerung im Blick behält, steht hierbei im Fokus. Das bedeutet: Mehr Güterverkehr auf den Schienen, der nicht zu Lasten des Personenverkehrs ausgebaut wird und gleichzeitig nicht mehr Lärm für die Anrainer mit sich bringt.

Als letztes Beispiel ist die Bedeutung europäischer Fördermittel für die regionale Entwicklung hervorzuheben. So konnte der Regionalverband FrankfurtRheinMain mit Unterstützung des Europabüros in diesem

Jahr erneut wichtige Fördermittel für die Planung eines Radschnellweges von Frankfurt zum Flughafen einwerben. Es ist eins von sechs genehmigten Projekten, die aus insgesamt 79 Projektanträgen ausgewählt wurden. Das ist ein bemerkenswerter Erfolg und das Ergebnis unserer guten Vernetzung in Europa und unserer langjährigen Erfahrung mit der Beantragung von Fördermitteln.

Zur verstärkten Einwerbung von EU-Fördermitteln bietet das Europabüro in seinem Service nicht nur regelmäßige Fachinformationen und -veranstaltungen zu den verschiedenen Programmen und Aufrufen an, sondern berät auch gezielt zu Förderprogrammen. Dabei ist es uns ein besonderes Anliegen, dass wir vor allem die kleineren Städte und Gemeinden unterstützen. Hier fehlen häufig die Ressourcen und Erfahrungen im Umgang mit Förderanträgen. Aus diesem Grund schließt unser Serviceangebot darüber hinaus auch die Konzeption und Koordinierung von eigenen Europa-projekten mit ein, an denen auch kleinere Städte und Gemeinden partizipieren können.

Die Metropolregion FrankfurtRheinMain ist nicht verfasst, aber auf dem Weg dorthin. Können Sie diesen Weg skizzieren? Und uns eine Einschätzung geben, wie wichtig eine Verfasstheit wäre?

Verfasste Strukturen gibt es schon seit längerer Zeit in der Region FrankfurtRheinMain. Die Aufgaben der verschiedenen Verbände variierten stark. Als Kernaufgabe kristallisierte sich die regionale und die Flächennutzungsplanung heraus. Doch mit dem „Gesetz über die Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main“ vom 8. März 2011 wurde nicht nur zum ersten Mal die ge-

samte Metropolregion in den Fokus gerückt, sondern auch die Kompetenzen des neugeschaffenen Regionalverbandes erweitert. Damit wurde er endgültig zum zentralen Akteur regionaler Belange, der die strategische Entwicklung der Region steuert und koordiniert und darüber hinaus auch wichtige Teile der nationalen und internationalen Interessenvertretung der gesamten Metropolregion wahrnimmt.

Dem Regionalverband FrankfurtRheinMain ist es deshalb immer ein wichtiges Anliegen, eine enge Zusammenarbeit aller zentralen Akteure in der Region zu fördern. So versammelt er in seinen Gremien nicht nur die politischen Akteure aus den Landkreisen, Städten und Gemeinden, sondern auch Vertreter aus Wirtschaft, Gewerkschaft und zivilgesellschaftlichen Verbänden. Durch diese Bündelung der Aufgaben und Kompetenzen bei gleichzeitigem Handlungsspielraum der Mitgliedskommunen gehört unserer Region bis heute zu den vielfältigsten und wirtschaftsstärksten in Europa.

Eine besondere Herausforderung ist, dass sich die Metropolregion über die drei Bundesländer Hessen, Bayern und Rheinland-Pfalz erstreckt. Dies hat auch bislang verhindert, dass die Metropolregion politisch verfasst wurde, und dafür gesorgt, dass die Region in ihren Grenzen damit immer unbestimmt blieb. Und auch wenn Regionalpolitik grundsätzlich nicht an administrativen Grenzen endet, soll mit dem derzeit noch in der Diskussion stehenden Staatsvertrag die Zusammenarbeit über die Grenzen der drei Bundesländer hinweg erleichtert und formalisiert werden. Die Kooperation in der Metropolregion wird aber mit und ohne Verfasstheit weitergeführt werden.

Metropolregion Hamburg – mitten im Norden

Swen Wacker

Deutschlands zweitgrößte Stadt und die sie umgebenden ländlichen und städtischen Räume kooperieren schon seit den 1960er Jahren. In der Regionalkooperation Metropolregion Hamburg arbeiten Akteure aus Hamburg, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein länder- und ebenenübergreifend zusammen. Der Erfolg dieser Zusammenarbeit, deren Grundprinzip die Freiwilligkeit ist, fußt auf einer Kultur des vertrauensvollen und aktiven Miteinanders. Unterstützt durch je hälftig von Hamburg und den Ländern finanzierte Förderfonds kann sie durch ihr projektorientiertes Handeln Erfolge besonders in den Bereichen Tourismus, Natur, Gewerbeflächen, Siedlungsentwicklung und Mobilität aufzeigen.

1 Werdegang der Metropolregion Hamburg

Die Entwicklung der regionalen Zusammenarbeit im Raum um Hamburg reicht in die Zeit bis vor dem Zweiten Weltkrieg zurück. Im Zuge der Industrialisierung wurde nicht nur hier die Erkenntnis gewonnen, dass in Ballungsräumen wirtschaftliche Entwicklung, Bevölkerungswachstum und Siedlungs- und Pendlerströme einerseits und die Lage von Verwaltungsgrenzen andererseits auseinanderfallen können. Dies führte 1928 zur Schaffung eines Hamburgisch-Preußischen Landesplanungsausschusses.

Die Folgen des Zweiten Weltkrieges und die günstige wirtschaftliche Entwicklung führten in der Nachkriegszeit zu einer vertieften Zusammenarbeit der Landesregierungen in Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Die Gemeinsamen Landesplanungsräte Hamburg/Schleswig-Holstein (ab 1955) und Hamburg/Niedersachsen (ab 1957) initiierten schon 1960 die Einrichtung von „Förderfonds für das Hamburg-Randgebiet“, deren Nachfolger – mittlerweile ergänzt um einen Förderfonds Hamburg/Mecklenburg-Vorpommern – heute immer noch wichtige Finanzierungsinstrumente der regionalen Zusammenarbeit in der Metropolregion Hamburg (MRH) sind.

1991 vereinbarten die Regierungen der Länder Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein ein Abkommen über die trilaterale Zusammenarbeit in der Metropolregion Hamburg. 1995 folgte die Anerkennung als Metropolregion durch die Ministerkonferenz

für Raumordnung (MKRO). Beschränkte sich das Gebiet der MRH zunächst auf die unmittelbar an Hamburg grenzenden (Land-) Kreise Segeberg, Stormarn, Herzogtum Lauenburg, Lüneburg, Harburg, Stade und Pinneberg sowie Rotenburg (Wümme), erweiterte sich das Gebiet 1997 um Cuxhaven, Dithmarschen, Steinburg, Lüchow-Dannenberg und den Heidekreis.

Die 2006 im Zuge eines Verwaltungsabkommens zunächst an drei Standorten angesiedelten Geschäftsstellen wurden 2009 in Hamburg zentralisiert.

Im Jahr 2012 arrondierte sich das jetzige Gebiet, als der Kreis Ostholstein und die kreisfreien Städte Lübeck und Neumünster sowie die in Mecklenburg-Vorpommern gelegenen Kreise Ludwigslust und Nordwestmecklenburg hinzustießen. Eine Erweiterung um die Stadt Schwerin und den Altkreis Parchim (mittlerweile Teil des Landkreises Ludwigslust-Parchim) ist im Mai 2016 auf den Weg gebracht worden.

Träger der MRH waren bislang allein die Länder und Kommunen. Die in der Initiative Pro Metropolregion Hamburg e.V. zusammengeschlossenen Kammern, Unternehmen und Gewerkschaften werden ab Ende 2016/Anfang 2017 auch formell Träger der MRH sein.

2 Organisationsstruktur der Metropolregion Hamburg

Die MRH gründet auf einen Staatsvertrag und ein hierzu beschlossenes Verwaltungsabkommen. Der von den vier Länderpar-

Swen Wacker

ist aus der Staatskanzlei Schleswig-Holstein als Mitarbeiter in die Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg entsandt worden. Seine Arbeitsschwerpunkte liegen in der Öffentlichkeits- und Kulturarbeit.
Sven.Wacker@metropolregion.hamburg.de

lamenten ratifizierte Staatsvertrag über die *Finanzierung der Zusammenarbeit in der Metropolregion Hamburg und die Fortführung der Förderfonds* definiert den Kooperationsraum und einen gemeinsamen Entwicklungsprozess, darüber hinaus ermöglicht er durch die Konstituierung der Förderfonds eine nicht an Haushaltsjahre oder Haushaltsbewirtschaftungsmaßnahmen gebundene Planung.

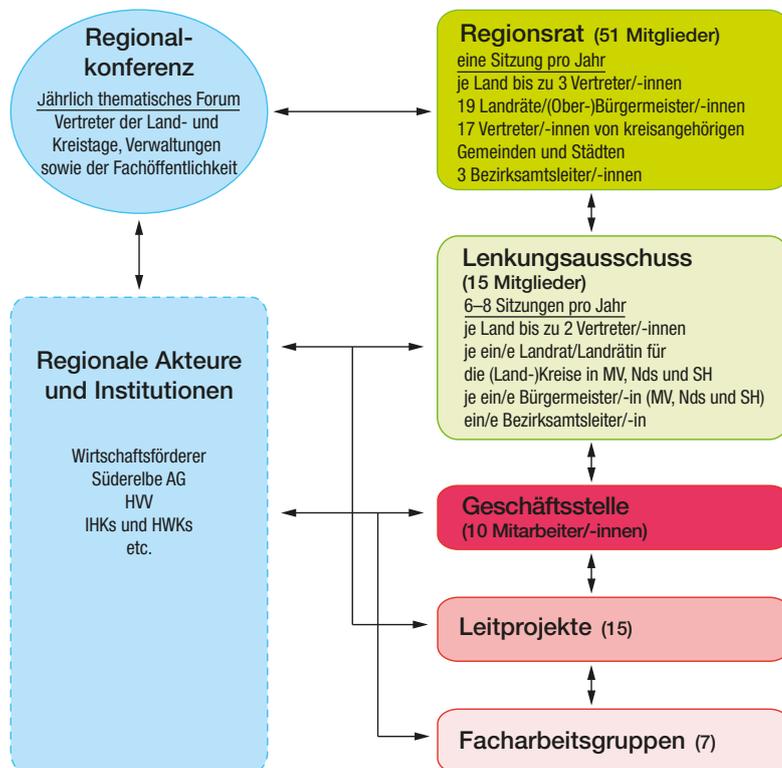
Das Verwaltungsabkommen bestimmt im Wesentlichen die thematischen Schwerpunkte (siehe auch weiter unten im Abschnitt *Beispiele aus der projektbezogenen Arbeit*), die Gremien sowie die Aufgaben der Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg. Gremien der MRH sind:

- Der **Regionsrat** ist als oberstes Beschlussgremium für Politik und Programmatik der Zusammenarbeit, für die Festlegung der strategischen Ziele und für Entscheidungen von grundlegender Bedeutung verantwortlich. Ihm gehören bis zu drei Vertreter/-innen der Landesregierungen, die Landräte und Landrätinnen der Kreise aus den Flächenländern, je Kreis ein/e Vertreter/-in der Gemeinden, die (Ober-) Bürgermeister/-innen der kreis-

freien Städte sowie drei Bezirksamtsleiter/-innen aus Hamburg an.

- Der **Lenkungsausschuss** ist die Steuerungs- und Koordinationsebene der Kooperationspartner und beschließt das Arbeitsprogramm, entscheidet über Leitprojekte und vergibt Förderfondsmittel. Ihm gehören bis zu zwei Vertreter/-innen der Landesregierungen, je Flächenland ein/-e Landrat/Landrätin oder ein/-e (Ober-) Bürgermeister/-in, ein/-e Bezirksamtsleiter/-in Hamburgs sowie je Flächenland ein/-e Vertreter/-in der Gemeinden an.
- Die sieben **Facharbeitsgruppen** (Tourismus, Siedlungsentwicklung, Verkehr, Naturhaushalt, Klimaschutz und Energie, Wirtschaft sowie Bildung) und ihre Unterarbeitsgruppen bereichern insbesondere mit der Konzeption von Projekten die Kooperation.
- Die jährliche **Regionalkonferenz** gibt mit regionsrelevanten Schwerpunktthemen (z. B. Wohnen mit Zukunft, Ideen für mehr Fachkräfte, Umsetzung der Energiewende) Impulse für die regionale Zusammenarbeit. Dort treffen sich Landes- und Kommunalpolitik und die Fachöffentlichkeit der Region.
- Die **Geschäftsstelle der Metropolregion** in Hamburg koordiniert und organisiert die Zusammenarbeit aller Partner der Regionalkooperation.

Abbildung 1
Gremien der Metropolregion Hamburg (Stand Mitte 2016)



Quelle: Metropolregion Hamburg

Mit der Ende 2016/Anfang 2017 vollzogenen Aufnahme der Kammern, Unternehmen und Gewerkschaften wird sich die Zusammensetzung der Gremien und deren Aufgaben verändern. Voraussichtlich wird der verkleinerte Regionsrat stärker strategisch agieren und durch zwei neu eingerichtete Beiräte (Kommunalbeirat und Unternehmensbeirat) unterstützt. Eine neu eingerichtete Trägerversammlung trifft Entscheidungen grundlegender Natur.

3 Eine länderübergreifende Metropolregion: Hemmnis oder Erfolgsfaktor?

Das Gebiet der MRH ist heterogen strukturiert. Neben der namensgebenden Metropole im Zentrum bestehen ländliche Gebiete unterschiedlichen Charakters, aber

auch überregional bedeutsame Städte, Regionen oder Standorte. Die Arbeit der MRH betont deshalb nicht die Metropolregion an sich, sondern die Stärke der Partner. Diese wissen, dass nur die Regionen international konkurrenzfähig sein werden, die ihr Profil und ihre Fähigkeiten zur Selbstorganisation gezielt weiterentwickeln.

Die MRH umfasst Hamburg und erstreckt sich – zu unterschiedlichen Anteilen – über die Länder Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein. Die damit ebenfalls einhergehenden unterschiedlichen Blickwinkel führen immer wieder zur Frage, in welcher Konstellation (solitär, interkommunal, bilateral, norddeutsch) ein Projekt oder eine Initiative gestartet wird. In der Praxis führen diese Diskussionsprozesse überwiegend zu optimierten, weil zunächst hinterfragten, Projekten und Initiativen.

Zudem treffen nicht nur vier Länder, sondern auch vier unterschiedliche Regionalplanungsorganisationen (Hamburg: Stadtstaat Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern: regionale Planungsverbände, Schleswig-Holstein: Regionalplanung als Teil der Landesplanung, Niedersachsen: Aufgabe der Landkreise) aufeinander. Dies verhindert zwar nicht die Formulierung übergreifender landesplanerische Ziele, führt aber in der Praxis zu einem deutlich höheren Arbeitsaufwand.

Die verschiedenen Blickwinkel innerhalb einer teilgebietsbezogenen quadrilateralen Zusammenarbeit führen dazu, dass nicht die Bildung neuer Strukturen, sondern die Arbeit in gemeinsamen Projekten im Mittelpunkt steht. Verwaltungsaufgaben bleiben damit minimiert.

Die seit über 50 Jahren etablierten Förderfonds der MRH unterstützen erfolgreich regionale Projekte, Studien und Konzepte. Das umfasst Tourismus- und Naherholungsprojekte, Förderung von P&R- oder B&R-Anlagen oder Studien und Konzepte für Wirtschafts- und Infrastrukturprojekte. Die Förderregularien sind schlank gehalten, die bis zu 80-prozentige Förderung ist subsidiär angelegt. Anlass, die drei Förderfonds (MV/HH, NI/HH, SH/HH) zusammenzuführen, besteht nicht.

Die Zusammenarbeit der Träger in der MRH basiert auf den Prinzipien Konsens und freiwillige Mitarbeit. Die länder- und ebenenübergreifende Zusammenarbeit erfolgt zwischen allen Partnern auf Augenhöhe. Die MRH ist für ihre Träger Chance und Plattform, nicht Last oder formale Pflicht. Die Träger nutzen die MRH zur regionalen Profilierung, zur Professionalisierung der gemeinsamen Arbeit und zum Finden von Win-win-Situationen, die die Überwindung der Unterschiede zwischen Land und Stadt ermöglichen.

Das Personal der Geschäftsstelle besteht aus „Entsandten“ der Träger. Die Entsendungen sind in der Regel unbefristet. Bei der Personalauswahl arbeiten der jeweilige Träger und die Geschäftsstelle zusammen. Die MRH kann so loyal, neutral und ausschließlich im Interesse aller Träger der MRH arbeiten. Mitarbeiter für Projekte werden projektbezogen von Trägern in Absprache mit der Geschäftsstelle eingestellt.

Die Metropolregion Hamburg beschreibt einen Raum, der als Verflechtungsraum alltäglich wahrgenommen wird, nicht aber unmittelbar in die staatlichen Hierarchiegebilde eingebunden ist. Sie kann so flexibel und projektorientiert auf Bedürfnisse der Träger, Wirtschaft, Öffentlichkeit oder Unternehmen eingehen, ohne Kraft und Zeit in ein institutionelles Eigenleben investieren zu müssen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass eine länder- und ebenenübergreifende Metropolregion durch additive, „on top“ platzierte Projekte und Initiativen gut funktioniert. Die Arbeit der Metropolregion Hamburg wird als Mehrwert für die Region wahrgenommen.

4 Beispiele aus der projektbezogenen Arbeit

Neben etwa der Gateway- und Netzwerkfunktion ist in der MRH die Arbeit in Projekten zur Stärkung der Zusammenarbeit in der Region wichtig. Aus dem Verwaltungsabkommen ergeben sich die inhaltlichen Schwerpunkte: Partnerschaft von Stadt und Land, dynamischer Wirtschaftsraum, grüne Metropolregion sowie Infrastruktur und Mobilität. Die folgende Aufzählung zeigt

beispielhaft das Spektrum der Projektarbeit auf:

Im Bereich Tourismus setzen die 21 regionalen Tourismusorganisationen bzw. -Destinationen alljährlich eine **Tagestourismuskampagne** auf, die die fünf Mio. Einwohner zu Tagesausflügen in der Region animieren soll.

Ursprünglich ein Leitprojekt der MRH stellt die GDI-MRH, in der die Geodatenfachleute aus der Region zusammenarbeiten, Geobasis- und **Geofachinformationen** für Wirtschaft, Verwaltung und Öffentlichkeit zur Verfügung. Die dezentral gehaltenen Daten werden über eine zentral gesteuerte Infrastruktur veröffentlicht.

Ebenfalls aus einem Leitprojekt entstand die **Maritime Landschaft Unterelbe**, in der sich 22 Elbanrainer aus Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Hamburg zusammenschlossen, um den maritimen Kulturraum Unterelbe zu erhalten und dessen Potenziale für die Naherholung und die Tourismusentwicklung zu nutzen. Ein ähnliches Ziel verfolgt das Leitprojekt **Kurs Elbe** für den Elbabschnitt zwischen Hamburg und Wittenberge.

Alle zwei Jahre organisiert die MRH die **Tage der Industriekultur am Wasser**. Bei der dritten Auflage 2015 lockten 350 Veranstaltungen in 124 Denkmälern zehntausende Besucher in Mühlen und Leuchttürme, zu Schleusen und Brücken und auf Kähne und Segler.

Das preisgekrönte blaue **Metropolnetz** weist großräumige Gewässerkorridore aus und wertet sie ökologisch und touristisch auf. Das Projekt vernetzt die Populationen der Fischotter in der Region wieder miteinander und schafft für den Menschen neue Naturerlebnissräume.

In dem Leitprojekt **Demographie und Daseinsvorsorge** will man in zwölf regionalen Teilprojekten die Lebensqualität vor Ort trotz sinkender Einwohnerzahlen und alter werdender Bevölkerung sichern. Das Dachprojekt identifiziert übergreifende Entwicklungen.

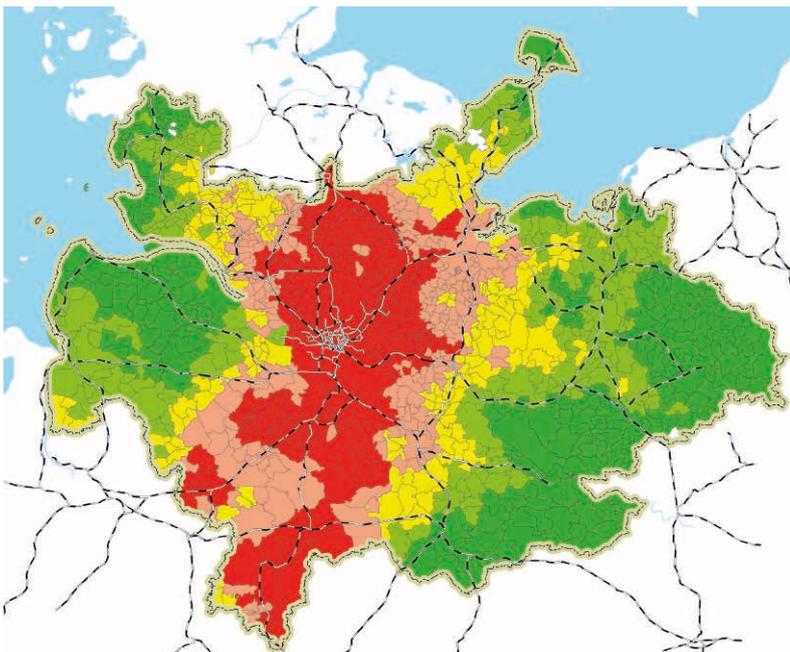
Ziel des Leitprojekts **Innenentwicklung** ist es, Hilfestellungen und Handreichungen für differenzierte Planungsprozesse der Innenentwicklung zu entwickeln und diese modellhaft in Kommunen umzusetzen. Es erstellt für die Kommunen in der MRH einen Instrumentenkasten zur qualitätsvollen Innenentwicklung.

Schon seit 2009 verfügt die MRH mit dem **Gewerbeflächen-Informationssystem** GE-FIS in deutscher und englischer Sprache über ein Tool, mit dem sich Investoren mit wenigen Klicks in der gesamten Region Standorte detailliert anschauen können. Das Angebot wird jetzt komplett überarbeitet und erweitert.

Das **Leitprojekt Flexible Bedienformen** fördert flexible wie alternative Bedienformen im öffentlichen Nahverkehr. Dazu gehört eine regionsweite Bestandsanalyse flexibler Bedienformen, rechtliche, organisatorische und technische Fragestellungen und die Schaffung zusätzlicher Beratungskapazitäten für die kommunalen Träger des ÖPNV.

Im Leitprojekt **Regionale Erreichbarkeitsanalysen** geht es um ein regionsweites Erreichbarkeitsmodell (siehe Abb. 2), aber z. B. auch um Radschnellwege und einen Wohn- und Mobilitätskostenrechner.

Abbildung 2
Mit dem Pkw erreichbare Arbeitsplätze innerhalb von 60 Minuten auf Ebene von Gemeinden.



Ein länderübergreifendes Regionalmanagement entwickelt im Leitprojekt **Zukunft Unterelbe** unternehmerische Projekte zur Stärkung der klein- und mittelständisch geprägten Industrielandschaft an der Unterelbe.

Um die Verbesserung der Attraktivität der international profilierten Region rund um Hamburg und um mehr internationale

Gäste kümmert sich das Leitprojekt **Welcome to ...**

Die Metropolregion Hamburg hat sich als länder- und ebenenübergreifende, projektorientiert arbeitende Plattform bewährt. Als Impulsgeber für die Regionalentwicklung initiiert und entwickelt sie Kooperationsprojekte und setzt sie gemeinsam mit den Akteuren um.

Raimund Nowak

ZUSAMMENWACHSEN – Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg

Mehrere Anläufe waren nötig, um die Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg zu formieren und eine tragfähige Basis für die großräumige Zusammenarbeit zu schaffen. Der Vier-Städte-Name kennzeichnet die Polyzentralität des 3,8-Millionen-Einwohner-Gebietes, das von selbstbewussten Städten und historisch gewachsenen Regionen geprägt wird. Die 2009 gegründete Metropolregion GmbH wird von Kommunen, Hochschulen, Unternehmen und Wirtschaftsverbänden sowie dem Land Niedersachsen getragen. Sie hat sich zu einer gesuchten Partnerin für Vorhaben auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene entwickelt. Als größter Erfolg gilt die Auswahl als Schaufenster Elektromobilität durch die Bundesregierung. Unter dem Motto ZUSAMMENWACHSEN engagiert sich die Metropolregion GmbH vorrangig in den Feldern Verkehr, Energie, Gesundheitswirtschaft sowie Kultur und Kreativwirtschaft.

Geschichte

Mit rund 3,8 Mio. Einwohnern ist die Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg bevölkerungsreicher als viele Bundesländer und durch eine polyzentrische Ausrichtung mit selbstbewussten Städten, Landkreisen und historisch gewachsenen Regionen geprägt. Die zentrale geografische Lage in Europa verschafft der Metropolregion einen Vorteil im Standortwettbewerb, der durch den Sitz von großen Konzernen, eine große Vielfalt innovativer kleiner und mittlerer Unternehmen sowie durch eine starke Wissenschafts- und Forschungslandschaft befördert wird. Es sind in erster Linie die wirtschaftliche Stärke und die Lagegunst an bedeutenden Verkehrsachsen, die dieses Gebiet zu einer Metropolregion von europäischer Bedeutung machen. Die vergangenen Jahre waren von einer positiven Beschäftigungsdynamik mit einem Zuwachs von rund 3% in 2012 bis 2014 geprägt. Die Bruttowertschöpfung ist seit 2005 in der Metropolregion fast durchgängig gestiegen.

Das Gebiet der Metropolregion erstreckt sich von dem zugleich der Metropolregion Hamburg angehörigen Heidekreis (Soltau-Fallingb.ostel) im Norden bis zu den hessischen und thüringischen Landesgrenzen im Süden. Westlich reicht die Metropolregion mit dem Landkreis Schaumburg und den Städten Bückeburg und Rinteln an das Land Nordrhein-Westfalen heran. Im Osten stellt der an Sachsen-Anhalt angrenzende

Landkreis Helmstedt die äußerste Grenze der Metropolregion dar.

Mehrere Anläufe waren nötig, um diese Metropolregion in der heutigen erfolgreichen Organisation zu formieren und eine tragfähige Basis für die großräumige Zusammenarbeit im zentralniedersächsischen Raum zu schaffen. Die Vorbereitung auf die Weltausstellung EXPO 2000 erforderte in den Jahren vor der Jahrtausendwende eine stärkere Vernetzung des „zweiten Ringes“ um die Gastgeberstadt Hannover. Ein Programm für regionale Weltausstellungsprojekte förderte nicht nur Innovationen, sondern auch neuartige Kooperationsmodelle. Hauptsächlich aus dem „Städtenetz EXPO-Region“ heraus wurden die Bemühungen um die Anerkennung als Metropolregion betrieben und mit der Einbeziehung der Region Braunschweig und Südniedersachsens eine geeignete Gebietskulisse gefunden. Nach der formalen Anerkennung im Jahr 2005 arbeitete die Metropolregion als ein Zusammenschluss von Kommunen und Hochschulen „auf der Basis eines Statuts“. Die Sprecherrolle übernahm der Oberbürgermeister der Stadt Celle, und die Geschäftsführung erfolgte über die Landeshauptstadt Hannover. Es war eine bemerkenswerte Stadt-Umland-Konstellation, die einen Vorgeschmack auf weitere ungewöhnlicher Kooperationsformen in der Metropolregion gab. Nach etwa zwei Jahren der losen Zusammenarbeit entwickelte sich der Wunsch nach mehr Verbindlichkeit und inhaltlicher Profilierung. Die Intensivierung

Raimund Nowak

ist seit 2009 Geschäftsführer der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg GmbH. Er war zuletzt Leiter der Grundsatzabteilung beim Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Hannover und davor Referent für regionale und europäische Angelegenheiten.
raimund.nowak@metropolregion.de

Abbildung 1
Gebiet der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg

Die Ausschnittkarte zeigt die Gebietskörperschaften, die Mitglieder im Verein Kommunen in der Metropolregion sind.



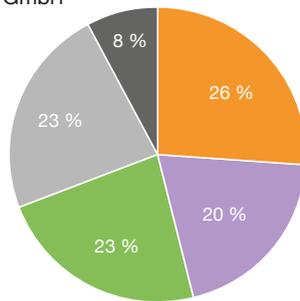
Quelle: Metropolregion GmbH

des Engagements der namensgebenden Städte und vieler Kommunen, die neue Beteiligung von Unternehmen und Hochschulen sowie des Landes Niedersachsen führte im Sommer 2009 zur Gründung der Metropolregion GmbH. In diesem Rahmen wurde auch die Erweiterung des bisherigen Drei-Städte-Namens um den der Stadt Wolfsburg vollzogen. Mittlerweile hat sich die Metropolregion als Entwicklerin und Trägerin innovativer Projekte etabliert und sich den Status einer gesuchten Partnerin für Vorhaben auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene erarbeitet. Herausragender Erfolg der Metropolregion ist die Auswahl als eines von vier *Schaufenster Elektromobilität*, dem bis Mitte 2016 laufenden Forschungs- und Entwicklungsprogramm

der Bundesregierung. Die Metropolregion präsentiert sich seit 2010 mit Partnern auf der größten Standortmesse der EXPO REAL in München und betreibt seit dieser Zeit gemeinsam mit der Botschaft der Republik Frankreich eine deutsch-französische Kooperationseinrichtung. Der Verein Wirtschaft organisiert das Automotive Cluster in Norddeutschland. Das zur Gründung der GmbH verabschiedete Arbeitsprogramm wurde im Jahr 2015 durch ein mit fünfjähriger Laufzeit versehenes Programm unter dem Titel ZUSAMMENWACHSEN abgelöst. Der formulierte Wachstumsanspruch gründet auch auf der Fähigkeit, Kräfte zu bündeln. Dies soll in erster Linie in den vier Handlungsfeldern Verkehr und Elektromobilität, Energie und Ressourceneffizienz,

Abbildung 2
Kommunen – Wirtschaft – Wissenschaft – Land Niedersachsen
Gesellschafteranteile an der Metropolregion GmbH

- Gesellschafter Metropolregion GmbH
- Verein Kommunen in der Metropolregion e.V.
 - Namensgebende Städte
Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg
 - Verein Wirtschaft in der Metropolregion e.V.
 - Hochschulen und wissenschaftliche
Einrichtungen in der Metropolregion e.V.
 - Land Niedersachsen



Quelle: Metropolregion GmbH

Gesundheitswirtschaft sowie Kultur und Kreativwirtschaft erfolgen.

Organisation

Die Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg ist ein freiwilliger Zusammenschluss auf der von der Ministerkonferenz für Raumordnung im Jahr 2005 definierten Gebietskulisse. Seit dem Jahr 2009 erfolgt die Zusammenarbeit im Rahmen einer GmbH, deren Gesellschafter die vier namengebenden Städte, die drei in Vereinen organisierten Zusammenschlüsse von Kommunen, Wirtschaft und Wissenschaft sowie das Land Niedersachsen sind. Die Gesellschaft wird von einem 18-köpfigen Aufsichtsrat geführt. Im Vorsitz des Aufsichtsrates wechseln sich in einem zweijährigen Rhythmus die Oberbürgermeister der Städte Hannover und Braunschweig ab. Diese beiden Städte stellen jeweils auch einen Geschäftsführer. Die Gesellschafterversammlung der Metropolregion GmbH umfasst 42 Personen. Weiterhin wurde ein Parlamentarischer Beirat eingerichtet, der die Entwicklung der Gesellschaft begleitet. Jährlich wird eine Metropolversammlung als zentrales Treffen ausgerichtet.

Das Organisationsmodell der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg gilt als Vorbild für die Etablierung von Kooperationsverbänden in großräumigen und insbesondere in polyzentrisch geprägten Gebietskulissen. Die Metropolregion GmbH, aber auch der Verein der Kommunen und der Verein Wirtschaft fungieren als Entwickler, Träger und Partner von Projekten auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene.

Insgesamt ist eine wachsende Unterstützung für die Arbeit der Metropolregion GmbH zu beobachten. Im Bereich der Wirtschaft haben die drei im Gebiet der Metropolregion tätigen Industrie- und Handelskammern ihre Mitgliedschaft zum Verein Wirtschaft erklärt und sind seit Mitte 2013 mit einem Sitz im Aufsichtsrat der Metropolregion GmbH vertreten. Derzeit sind rund 45 Unternehmen unterschiedlicher Größenordnung, vom Weltkonzern bis zum Kleinbetrieb, regionale Wirtschaftsinitiativen, wirtschaftsnahe Verbände und der DGB im *Verein Wirtschaft in der Metropolregion e.V.* engagiert. Eine größere Zahl von Unternehmen engagiert sich in verschiedenen Projekten der Metropolregion. Gleiches gilt für die im *Verein Hochschulen und wissenschaftliche Einrichtungen in der Metropolregion e.V.* organisierten Mitglieder. Nach wie vor macht die Arbeit der Kommunen, auch durch ihr finanzielles Engagement, den größten Anteil in der Metropolregion aus. Aufgrund der Mitgliedschaft von 56 Städten, Landkreisen, Gemeinden und der Region Hannover im *Verein Kommunen in der Metropolregion e.V.* ist die Metropolregion flächendeckend im Gebiet verankert. Als wichtiges Zeichen für die Akzeptanz der Metropolregion GmbH auf der Landesebene ist die seit 2014 neu organisierte finanzielle Förderung durch das Land Niedersachsen mit der „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Stärkung der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg“.

Erfolgsfaktoren

In der Region selbst tat man sich schwer mit der Vorstellung, ein Gebiet von der Größe eines durchschnittlichen Bundeslandes und der Einwohnerzahl kleiner EU-Staaten könne auf der Basis der Freiwilligkeit als eine geeinte Region agieren. Ein vom niedersächsischen Innenministerium im Juli 2010 vorgelegtes Gutachten zur Kommunalstruktur in Niedersachsen beschrieb die Situation wie folgt: „Der schwere Start mit einem relativ langen zweiten Anlauf bis zur GmbH-Gründung dokumentiert das Ausmaß der Herausforderungen, eine innere Bindung der Akteure in einer Großregion mit dieser räumlichen Ausdehnung zu entwickeln, die zudem anders als die Metropolregionen Hamburg und Bremen-Olden-

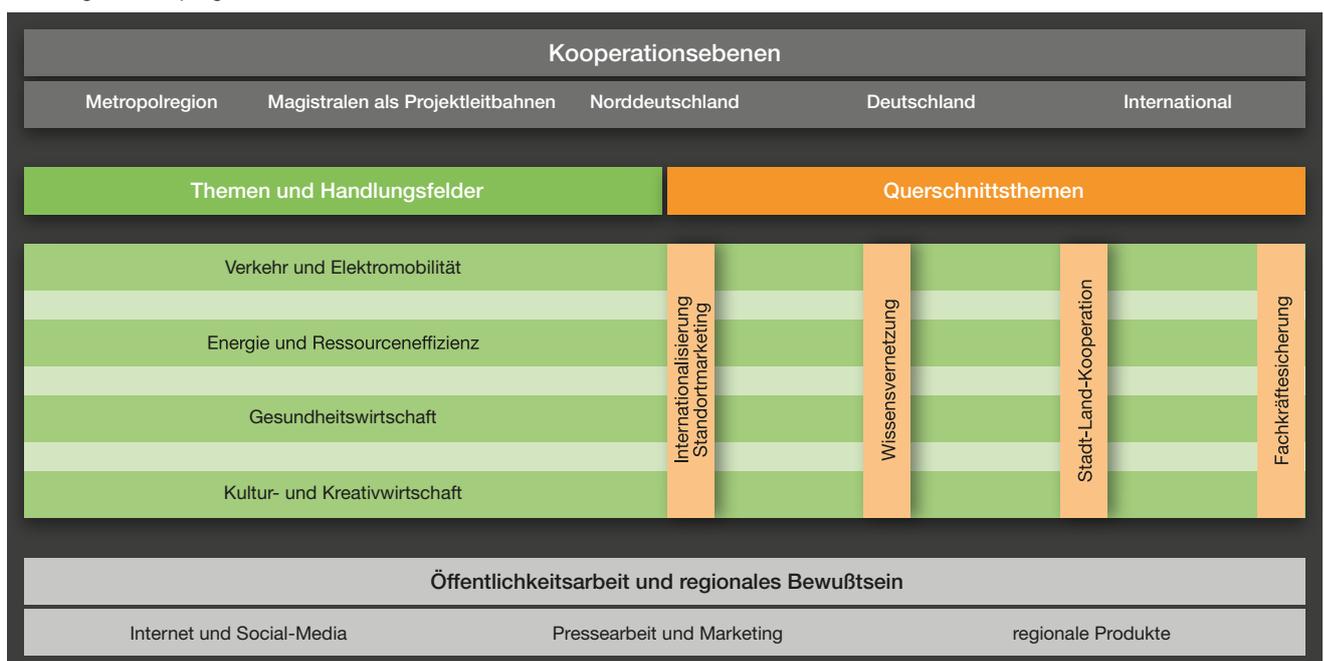
burg auf keinen gewachsenen Strukturen aufbauen kann.“

Vor diesem Hintergrund erscheint die Entwicklung der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg umso bemerkenswerter. Entscheidend für den Erfolg war die Konzentration auf Themen, die zweifelsfrei den Anspruch des Gebiets als Metropolregion von europäischer Bedeutung unterstreichen. Dies gilt bisher in erster Linie für den Bereich der Mobilitätswirtschaft. Hier ist mit der Auswahl als *Schaufenster Elektromobilität* eindrucksvoll der Nutzen der großräumigen Zusammenarbeit von Akteuren aus Kommunen, Wirtschaft, Wissenschaft und Land belegt worden. Die von der Metropolregion entwickelte Bewerbung und nach Juryentscheid übernommene Koordination des Forschungs- und Entwicklungsprogramms sorgt für einen Zufluss von rund 45 Mio. Euro an Bundes- und Landesmitteln, die insbesondere die Wissenschaftslandschaft in einem zentralen Zukunftsthema stärkt. Zudem wird in rund 30 Projekten die Zusammenarbeit von Mitgliedern der Gesellschaftergruppen der Metropolregion erfolgreich demonstriert. Die Durchführung des *Schaufensters Elektromobilität* hat die Akzeptanz der Metropolregion deutlich ver-

bessert und ihren Bekanntheitsgrad spürbar erhöht.

Die Erfahrung lehrt, dass die Zusammenarbeit von vielen unterschiedlichen Akteuren auf einer Gebietskulisse von der Größe dieser Metropolregion einen hohen Konsensgrad bei der Definition von Zielen und Handlungsfeldern benötigt. Der Vier-Städte-Name ist nicht nur Zeichen der Polyzentralität, er belegt auch den Anspruch und die Praxis einer auf den Ausgleich unterschiedlicher Interessen ausgelegten Zusammenarbeit. Dies gilt sowohl für das Gebiet als auch für die unterschiedlichen Beteiligten und Gesellschaftergruppen. Die Metropolregion GmbH strebt die Verbesserung der Standortbedingungen für das gesamte Gebiet an und hat die Verbindung von urbanen und ländlichen Räumen zu einem zentralen Thema gemacht. Das zweite herausragende Motiv, die Vernetzung von Wirtschaft, Wissenschaft, Staat und Kommunen, gelingt in der konkreten Umsetzung von Forschungs- und Entwicklungsprojekten sowie Vorhaben zur Verbesserung der regionalen Rahmenbedingungen in den Handlungsfeldern der Metropolregion. Auf dieser Grundlage sollen auch Kooperationen initiiert werden, die unabhängig von staatlichen Subventionen agieren.

Abbildung 3
Arbeitsfelder der Metropolregion
Grundlage Arbeitsprogramm 2015–2019



Quelle: Metropolregion GmbH

Themen

Die Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg definiert sich in besonderer Weise über eine auf konkrete Projekte ausgerichtete Zusammenarbeit. Übergeordnete Zielsetzungen wurden im Gesellschaftsvertrag der GmbH fixiert und beziehen sich auf den Erhalt und Ausbau der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit im nationalen und internationalen Kontext. Die Aktivitäten der Gesellschaft sollen eine Aufwertung sowohl für die Metropolregion als Ganzes als auch für die einzelnen Teilräume erzeugen. Die bessere Einbindung in nationale und europäische Entwicklungsstrategien wird angestrebt.

Aufbauend auf den Zielsetzungen widmet sich die Metropolregion vier Handlungsfeldern: Verkehr und Elektromobilität, Energie und Ressourceneffizienz, Gesundheitswirtschaft sowie Kultur- und Kreativwirtschaft. Als Querschnittsthemen wurden Internationalisierung und Standortmarketing, Wissensvernetzung, Stadt-Land-Kooperationen sowie Fachkräftesicherung definiert. Mit hoher Intensität wurde bisher das Feld Verkehr und Elektromobilität bearbeitet. In Fortsetzung der Erfolge des *Schaufensters Elektromobilität* strebt die Metropolregion laut Arbeitsprogramm an, „eine der führenden Regionen für die Entwicklung, die Produktion und den Einsatz von Elektrofahrzeugen in Europa“ zu etablieren. Hier baut die Metropolregion auch auf die von den Kommunen im Jahr 2011 beschlossene Zielsetzung, „den Energiebedarf für Strom, Wärme und Mobilität bis zum Jahr 2050 vollständig aus erneuerbaren Energiequellen zu decken“. Folglich wird die Metropolregion auch in den kommenden Jahren an der Zukunftsfähigkeit des Verkehrs- und Energiesektors arbeiten. Dazu zählt auch die Beschäftigung mit den Auswirkungen des Klimawandels und der Entwicklung großräumiger Anpassungsstrategien.

In den kommenden Jahren soll die Internationalisierung der Metropolregion stärker vorangetrieben werden. Hier ist die Sinnhaftigkeit der Kooperation in der Metropolregion ganz offenkundig, da die Bündelung der Stärken des gesamten Gebiets die notwendige Ausstrahlungskraft für eine internationale Wahrnehmbarkeit schafft.

Metropolregionen gründen auch auf der Vision eines Europas der Regionen und der grenzüberschreitenden Kooperationen. Die deutsch-französische Zusammenarbeit, organisiert durch die gemeinsam mit der Botschaft Frankreichs getragene Einrichtung Antenne Métropole, war bisher wichtigster Teil der europäischen Aktivitäten der Metropolregion. Hier findet eine Intensivierung statt, auch in Richtung Wirtschaft sowie eine Ausweitung auf andere EU-Staaten, insbesondere Spanien. Die Schwerpunktsetzung hat sich aus verschiedenen erfolgreich verlaufenden Kooperationsprojekten ergeben. Auf internationalen Messen und Kongressen wird die Metropolregion als führender Standort für zukunftsfähige Mobilität und als starke Wirtschaftsregion präsentiert. In den diversen EU-Programmen und Projekten wird die Metropolregion künftig häufiger als Partner zu finden sein. Zur Stärkung des regionalen Bewusstseins und zur Unterstützung lokaler Vermarktungsinitiativen betreibt die Metropolregion das Projekt „Regionale Produkte“.

Mit größerem Einsatz engagiert sich die Metropolregion im Bereich der Gesundheitswirtschaft, wo unterschiedliche Initiativen auf der teilregionalen Ebene aktiv sind. Insbesondere das Thema eHealth bietet die große Chance, die Metropolregion als technologische Spitzenregion zu platzieren und die Versorgung der Bevölkerung mit Gesundheitsdienstleistungen zu verbessern. Wie in allen anderen Handlungsfeldern der Metropolregion spielen die Querschnittsthemen Internationalisierung, Wissensvernetzung, Fachkräftesicherung sowie Stadt-Land-Kooperation eine wichtige Rolle. Im Sommer 2016 veranstaltet die Metropolregion erstmals ein Festival der Kreativwirtschaft. Auch dieser Branche wird sich die Metropolregion künftig stärker widmen.

Zehn Jahre nach der Ausweisung als Metropolregion von europäischer Bedeutung und sechs Jahre nach Gründung der Metropolregion GmbH kann die Zusammenarbeit von Kommunen, Wirtschaft, Wissenschaft und dem Land Niedersachsen auf sichtbare Erfolge verweisen. Die Metropolregion hat sich innovativ vernetzt und wird zusammenwachsen.

Metropolregion Köln/Bonn – gemeinsam verbindlich die Zukunft gestalten

Tatjana Masin

In der Metropolregion Köln/Bonn haben sich drei kreisfreie Städte, fünf Kreise, der LVR und DGB sowie die Sparkassen und Kammern zum Region Köln/Bonn e.V. zusammenschlossen. Die Metropolregion Köln/Bonn ist Lebensraum für ca. 3,6 Mio. Menschen. Als starke Wissenschafts- und Innovationsregion sowie Kultur- und Tourismusregion steht sie vor der Herausforderung, den ständig steigenden Ansprüchen an Infrastruktur und Fläche gerecht zu werden. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Bedeutung von Regionen im europäischen Wirtschaftsraum verfolgt der Region Köln/Bonn e. V. aktiv eine nachhaltige, vernetzte Entwicklung in landes-, bundes- und europaweiter Dimension.

Der heutige Region Köln/Bonn e.V. wurde 1992 als „Region Köln/Bonn und Nachbarn e.V.“ (Regio Rheinland) gegründet. Dies geschah vor dem Hintergrund der Angebote der regionalisierten Strukturpolitik des Landes Nordrhein-Westfalen und des immer stärker werdenden Wettbewerbs der Regionen in Deutschland und Europa. Hinzu kam der Teilumzug der Bundesregierung von Bonn nach Berlin, der ein regionales Umdenken in wichtigen Standortfragen notwendig machte. Klar war: Nur wer sich mit anderen Städten und Kreisen regional zusammenschließt, kann sich im nationalen und internationalen Kontext behaupten und den Menschen in der Region auch künftig ein funktionsräumlich intaktes und zugleich attraktives Lebensumfeld bieten.

Dabei galt es, die gute Ausgangsposition der Region im internationalen Standortwettbewerb zu nutzen, indem Kräfte gebündelt und auf wesentliche Handlungsfelder fokussiert wurden. Gleichmaßen mussten neue Strukturen der Zusammenarbeit entwickelt und in der Region verankert werden.

In den ersten Vereinsjahren stand vor allem die Grundlagenarbeit im Mittelpunkt. Es ging darum, mit themenbezogenen Analysen und Gutachten, Entwicklungsmöglichkeiten der Region zu definieren und in Projekten die regionale Zusammenarbeit einzuüben. Die Kooperation spielte sich zunächst auf der Ebene des Informationsaustausches ab. Es ging darum, sich kennenzulernen, zu finden und erste gemeinsame Schritte zu gehen.

Mit der Gründung von thematischen Arbeitskreisen und Kooperationen wurde die regionale Zusammenarbeit lebendig, es entstanden wichtige Netzwerke für regionale Projekte. Über Jahre prägten diese die Arbeit des Vereins, bevor neue Impulse ab 1999 auch neue Ziele mit sich brachten, so den Beschluss, sich um eine REGIONALE zu bewerben.

In den Jahren 2000 bis 2011 hat das Strukturprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen „REGIONALE 2010“ starke Impulse für die Zusammenarbeit und die regionale Strukturentwicklung gegeben, die der Region Köln/Bonn e.V. weiter ausbaut. Nachdem der Region Köln/Bonn e.V. die Bewerbung und den Projektauftrag erfolgreich umgesetzt hatte, wurde mit der Einrichtung der Standortmarketing Region Köln/Bonn GmbH (2003 bis 2013) die operative Arbeit des Vereins temporär in eine neue Gesellschaft verlagert. Diese hatte zwei Hauptaufgaben: das nach außen gerichtete Standortmarketing für die Region sowie die Durchführung des Strukturprogramms der REGIONALE 2010, die eine große Kooperationsoffensive in der Region mit sich brachte.

Seit 2012 ist der Region Köln/Bonn e.V. etablierte Koordinations- und Dienstleistungsplattform auf regionaler Maßstabebene und fördert, aufbauend auf den Strukturen der REGIONALE 2010, die regionale Kommunikation und strukturelle Entwicklung.

Tatjana Masin

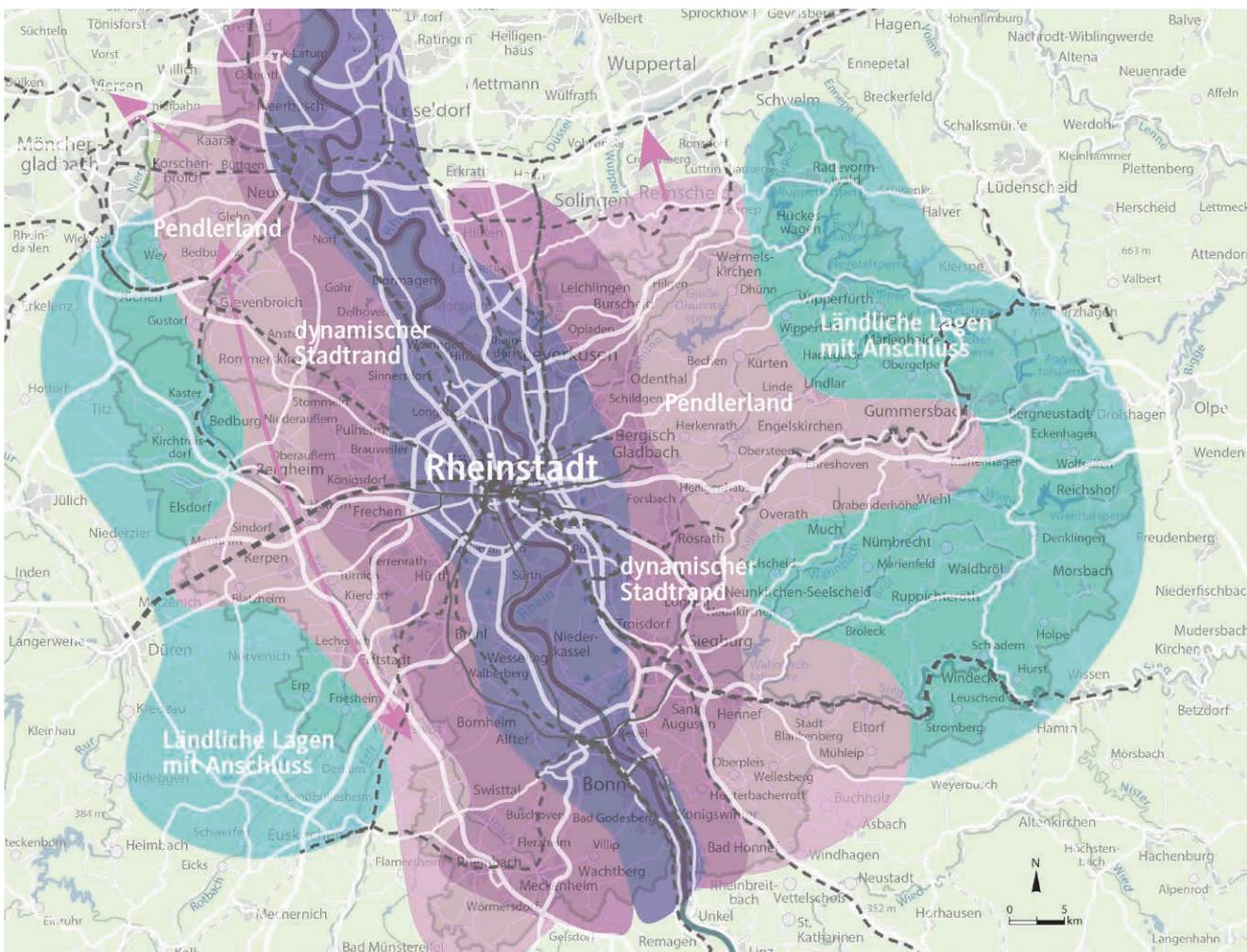
ist Projektmanagerin beim Region Köln/Bonn e.V., Köln.
Arbeitsschwerpunkte:
Vertretung der Metropolregion Köln/Bonn in den Netzwerken IKM und METREX, Leitung der Kooperationsrunde Europa der Region Köln/Bonn, Finanzmanagement Agglomerationskonzept und Regionale Klimawandelvorsorgestrategie der Region Köln/Bonn, EFRE-Fördermittelberatung
masin@region-koeln-bonn.de

Der Verein wird in seiner heutigen Form gebildet durch den Zusammenschluss der kreisfreien Städte Köln, Bonn und Leverkusen sowie der Kreise Rhein-Sieg-Kreis, Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Kreis Neuss, Oberbergischer Kreis und Rheinisch-Bergischer Kreis. Mitglieder sind neben diesen acht Gebietskörperschaften die Handwerkskammer zu Köln, die Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg, die Industrie- und Handelskammer zu Köln, die Kreissparkasse Köln, die Sparkasse KölnBonn, die Sparkasse Leverkusen, der Landschaftsverband Rheinland und der DGB-Region Köln-Bonn. Als Gäste sind die Bezirksregierung Köln

und der Kreis Ahrweiler in den Entscheidungs- und Arbeitsgremien des Vereins eingebunden.

Die Entwicklungen in der Region Köln/Bonn und die besondere polyzentrische räumliche Struktur (siehe Abb. 1) führten immer wieder zu zahlreichen Anfragen eines fachlichen Austauschs mit Regionen, Institutionen und Forschungsbereichen aus Deutschland und Europa, die sich inhaltlich, beratend oder fördernd aufstellen, Planungskonzepte umsetzen oder Strukturprogramme auf den Weg bringen.

Abbildung 1
Die Region Köln/Bonn ist geprägt durch strukturell unterschiedliche Räume mit differenzierten Entwicklungsprognosen. Ihre gesamtregionale Zukunftsfähigkeit wird aber nur durch eine integrierte funktionale Verknüpfung der Rheinschiene mit den umliegenden Teilräumen gelingen.

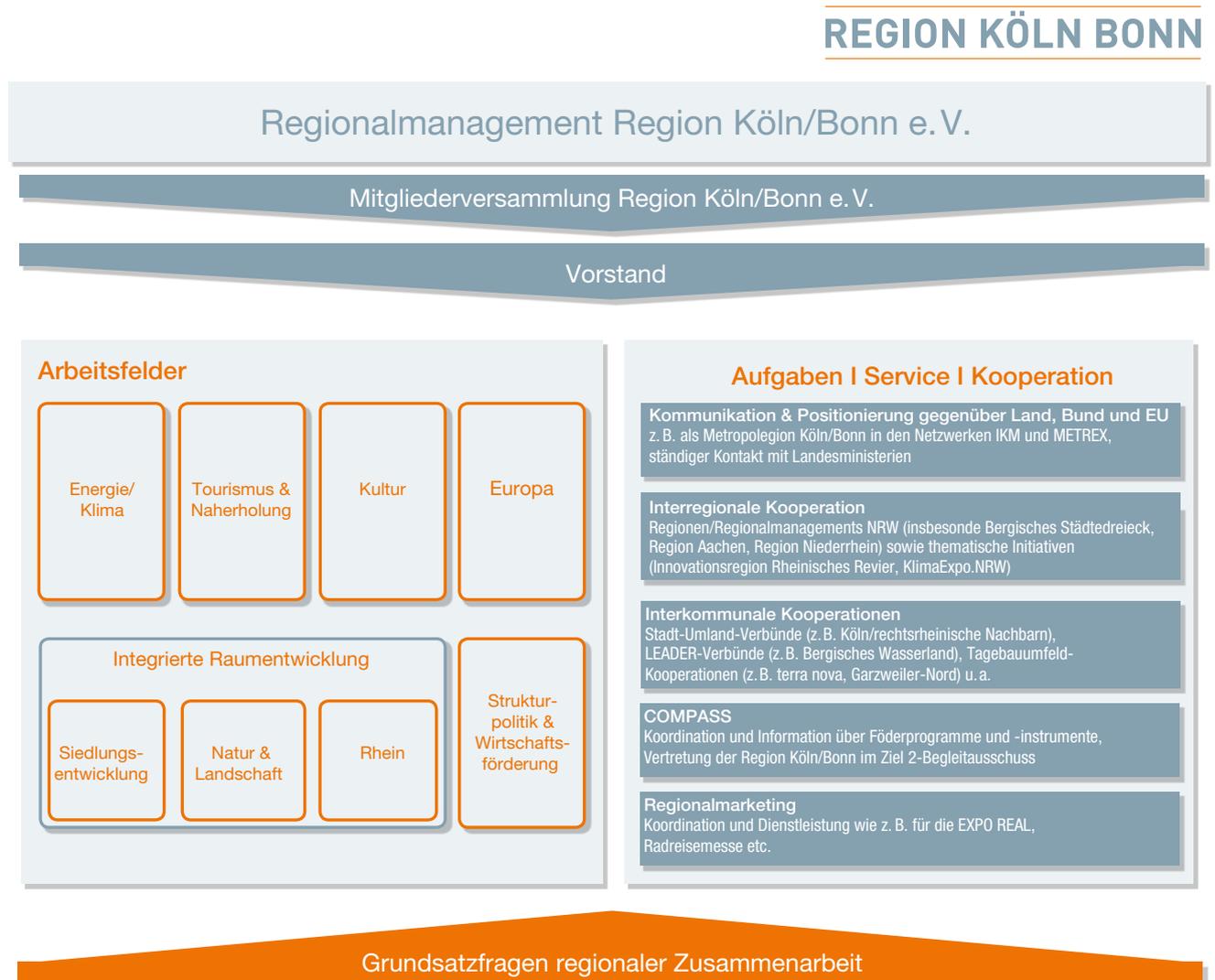


Quelle: Region Köln/Bonn e.V., Grundlage Frühwald Schlaich

Die offiziellen Organe des Vereins sind die Mitgliederversammlung und der Vorstand. Sie geben die wesentlichen Ziele und Themen vor. Daneben gibt es Arbeitskreise und Kooperationsrunden, die die inhaltliche Arbeit und die konkreten Projekte der Region entwickeln (siehe Abb. 2), steuern und umsetzen. Das Team des Region Köln/Bonn e.V. koordiniert und unterstützt diese Arbeitsstrukturen (im Arbeitskreis der Regionalbeauftragten und in den Arbeitskreisen Rhein, Natur und Landschaft, Strukturpolitik und Wirtschaftsförderung sowie in den Kooperationsrunden Siedlungsentwicklung, Tourismus und Naherholung, Kultur, Energie/Klima, Europa und der Kooperationsrunde der Pressereferenten).

Das wesentliche Ziel des Region Köln/Bonn e.V. besteht darin, die regionale Zusammenarbeit entlang definierter Handlungsfelder zu stärken und gemeinschaftlich eine strategische Ausrichtung der Region Köln/Bonn zu intensivieren. Dabei liegt der Schwerpunkt deutlich auf der räumlichen Entwicklung der Region. Davon zeugen zukunftsweisende Regionalstrategien wie das Agglomerationskonzept und die Regionale Klimawandelvorsorgestrategie sowie die Unterstützung in zahlreichen integrierten Stadt- und Kreisentwicklungskonzepten. Zusätzlich begleitet oder initiiert der Region Köln/Bonn e.V. teilträumliche Konsortien und Strukturprogramme (z. B. Innovationsregion Rheinisches Revier, LEADER-Regionen, Köln rechtsrheinisch).

Abbildung 2
Arbeitskreise und Kooperationsrunden, die die inhaltliche Arbeit und die konkreten Projekte der Region entwickeln. Das Team des Region Köln/Bonn e.V. koordiniert und unterstützt diese Arbeitsstrukturen.



Quelle: eigene Darstellung

Eine wesentliche Aufgabe des Region Köln/Bonn e.V. liegt in diesem Zusammenhang in der anlassbezogenen Koordination relevanter Akteure auf verschiedenen Maßstabsebenen. Dieses Akteursmanagement hat sich im Laufe der Zeit als Erfolgsfaktor regionaler Kooperation herauskristallisiert.

Eine weitere wesentliche Aufgabe stellt die Bereitstellung und Aufbereitung von strukturpolitischen Initiativen und Förderaufrufen des Landes, des Bundes und der EU dar. Eine eigene Einheit beim Verein (COMPASS) begleitet regionale Akteure und Konsortien durch die Förderlandschaft. Zusätzlich ist der Verein Beratungsstelle für die Regionale Kulturpolitik NRW. Als Partner der Klima-Expo.NRW unterstützt er die Klimaprojekte und damit die Klimaziele des Landes. Ziel für die gesamte Region ist es, die Nutzung von Förderangeboten zu erhöhen und zu optimieren.

Als zentrale Informations- und Koordinierungsstelle konzentriert sich der Verein auch darauf, regionalpolitische Grundsatfragen und Handlungsfelder in der Zusammenarbeit mit der Bezirksregierung Köln, den Regionalmanagements in NRW und dem Land Nordrhein-Westfalen abzustimmen und sich gegenüber dem Bund und der Europäischen Union zu positionieren.

Im noch geltenden LEP NRW (Landesentwicklungsplan NRW) ist die Europäische Metropolregion Rhein-Ruhr hinterlegt. Real ausgefüllt wird diese Metropolregion Rhein-Ruhr derzeit durch die beiden Regionen „Ruhrgebiet“ und „Region Köln/Bonn“. Beide Regionen bilden einen Teilbereich der Metropolregion Rhein-Ruhr ab. So vertreten der Regionalverband Ruhr (RVR) als Metropole Ruhr und, bis zur Umsetzung der Metropolregion Rheinland, der Region Köln/Bonn e.V. als Metropolregion Köln/Bonn (begründet auf einen entsprechenden Vorstandsbeschluss vom März 2008) auf Bundesebene und auf europäischer Ebene die Belange der jeweiligen Region. Dies beinhaltet v.a. die ständige Vertretung im Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland (IKM) und im Netzwerk Europäischer Metropolregionen (METREX). Hier vertritt der Verein seit Mai 2011 die Region Köln/Bonn als Metropolitan Region Cologne/Bonn.

Ausblick Metropolregion Rheinland

Die Städte und Kreise des Rheinlands haben sich seit 2011, maßgeblich unterstützt durch die von Köln und Düsseldorf gemeinsam veranstalteten RegioGipfel in 2011, 2013 und 2015 sowie die IHK-Initiative Rheinland, auf den Weg zu einer intensiven regionalen Kooperation und zu einer gemeinschaftlichen Wahrnehmung bzw. Vertretung ihrer regionalen Interessen im nationalen und internationalen Maßstab begeben. Der Region Köln/Bonn e.V. unterstützt diesen Prozess auf regionaler Ebene aktiv inhaltlich und operativ. Die kooperative Zusammenarbeit im Rheinland ist von großer Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung ganz Nordrhein-Westfalens. Eine national und international stark positionierte „Metropolregion Rheinland“ kann als Vorreiter für Innovation und Wachstum auf das ganze Land ausstrahlen und letztlich ihre Rolle als Motor der wirtschaftlichen Entwicklung in Nordrhein-Westfalen wahrnehmen.

Die Verankerung dieser Metropolregion im neuen LEP NRW soll dazu dienen, die nationale und internationale Bedeutung der Metropolregion Rheinland in allen maßgeblichen Politikbereichen adäquat und auf Augenhöhe zu anderen Metropolregionen herauszustellen. Die Region Köln/Bonn hat sich diesbezüglich bereits im November 2010 positioniert und das Land aufgefordert, eine Metropolregion Rheinland im LEP zu verankern. Diese Forderung wird im aktuellen Entwurf des LEP nun umgesetzt. Die Regierungspräsidentinnen von Köln und Düsseldorf koordinieren auf dieser Basis, in Abstimmung mit der Staatskanzlei NRW und unter Einbezug aller relevanten Akteure aus beiden Regierungsbezirken, den Prozess der inhaltlichen Formatierung der Metropolregion Rheinland. Zentrale inhaltliche Themen sind dabei „Verkehr/Infrastruktur/Logistik“, „Bildung“, „Kultur“ und „Standortmarketing“. Zudem soll die Regionalplanung in Zukunft regierungsbezirksübergreifend zwischen der Bezirksregierung Düsseldorf und der Bezirksregierung Köln stärker verzahnt werden.

Parallel zur inhaltlichen Formatierung, die bis in das 1. Quartal 2017 andauern wird, steht die Frage nach der organisatorischen

Form einer Metropolregion Rheinland. Auch wenn der allergrößte Teil der inhaltlichen und operativen Arbeit des Region Köln/Bonn e.V. von der Formatierung der Metropolregion Rheinland faktisch unberührt sein wird, existieren Schnittstellen in den Bereichen „Standortmarketing“, „Kultur“ und beim Status der „Metropolregion“ selbst, die definiert werden müssen. Der Region Köln/Bonn e.V. ist aktiv in die Arbeit der Formatierung der Metropolregion Rheinland eingebunden (Vertretung in der Steuerungsgruppe).

Es gilt weiterhin für die Region und im Sinne des Landes, die internationale Bedeutung des Raumes Köln/Bonn in allen relevanten Politikbereichen auf nationaler und europäischer Ebene auf Augenhöhe zu anderen Metropolregionen zu positionieren.

Dabei geht es im Kern um die Sicherung der historisch gewachsenen Treiberrolle der Region Köln/Bonn bzw. der Rheinschiene für Innovation und Wachstum innerhalb Nordrhein-Westfalens.

Bis zur Verankerung einer Metropolregion Rheinland im LEP NRW und ihrer Organisation wird der Region Köln/Bonn e.V. weiterhin die Belange der Metropolregion auf nationaler und europäischer Ebene vertreten. Dies erfolgt im Kontext des IKM und METREX weiterhin in direkter Absprache mit dem Regionalverband Ruhr.

www.region-koeln-bonn.de

www.regionale2010.de

www.regionen.nrw

Jan Opitz

Europäische Metropolregion Mitteldeutschland – länderübergreifende Zusammenarbeit in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen

Die Europäische Metropolregion Mitteldeutschland ist eine Ländergrenzen überschreitende Metropolregion in den Bundesländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. Strukturbestimmende Unternehmen, Städte und Landkreise, Kammern und Verbände sowie Hochschulen und Forschungseinrichtungen engagieren sich im Verein mit dem gemeinsamen Ziel einer nachhaltigen Entwicklung und Vermarktung Mitteldeutschlands. Sie versteht sich als länderübergreifende Aktionsplattform für Akteure aus öffentlicher Verwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft, Kultur und Gesellschaft. In Projekten werden die Stärken der Region weiterentwickelt und mit kreativen Ideen die Zukunft in Mitteldeutschland verantwortungsvoll mitgestaltet.

1 Werdegang der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland

Die Metropolregion Mitteldeutschland ist eine Ländergrenzen überschreitende Metropolregion in den Bundesländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen und neben der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg die einzige Metropolregion in den ostdeutschen Bundesländern.

1994 durch die MKRO als potenzielle Metropolregion eingestuft, wurde sie 1997 als Europäische Metropolregion (Halle/Leipzig-Sachsendreieck) unter Beteiligung der Oberzentren Chemnitz, Dresden, Halle (Saale), Leipzig und Zwickau mit Beschluss definiert.

Um sich besser im europäischen Wirtschaftsraum zu positionieren, wurden auf Empfehlung der MKRO ab den späten 2000er-Jahren die Städte Gera und Jena (als Vertreter der Städte Erfurt und Weimar) in Thüringen sowie die Städte Dessau-Roßlau und Magdeburg in Sachsen-Anhalt Mitglied der Metropolregion. Im Zuge dessen erfolgte eine Umbenennung der als Städtetzwerk konzipierten Metropolregion von der Metropolregion Sachsendreieck zur Metropolregion Mitteldeutschland.

Die Landeshauptstädte Dresden und Magdeburg erklärten im Jahr 2013 ihren Austritt aus der Metropolregion und sind seit Januar 2014 keine Mitglieder mehr. Ebenso zogen sich die Landeshauptstadt Erfurt sowie

die Stadt Weimar aus der Mitarbeit in der Metropolregion zurück.

Diese Entscheidungen waren für die verbliebenen Mitgliedsstädte der Anlass, sich im Rahmen eines Strategieworkshops über die künftige Ausrichtung der Metropolregion zu verständigen. An diesem Workshop nahmen neben den Oberbürgermeistern der verbliebenen Mitgliedsstädte auch Vertreter der Wirtschaftsinitiative für Mitteldeutschland (WiM) sowie Vertreter der für die Metropolregion zuständigen Landesministerien teil. Wesentliche Ergebnisse des Workshops waren, sich vom Konzept der Zusammenarbeit als Städtetzwerk zu lösen und die Zusammenführung der Metropolregion mit der WiM herbeizuführen.

Im Jahr 2014 erfolgte der Zusammenschluss zum Europäische Metropolregion Mitteldeutschland e.V., wofür der Verein der WiM genutzt und die bestehende Vereinssatzung angepasst wurde, sodass kommunale Mitglieder sowie Unternehmen gleichberechtigte Mitglieder im Verein sind und die Vereinsgremien paritätisch besetzt werden können. Im Europäische Metropolregion Mitteldeutschland e.V., als länderübergreifender Aktionsplattform, engagieren sich derzeit sieben Städte, fünf Landkreise, 54 strukturprägende Unternehmen der Region, fünf Hochschulen und zwei Industrie- und Handelskammern in Form eines Private-Public-Partnership-Modells. Die Landeshauptstädte Dresden, Erfurt und Magdeburg sind derzeit keine Mitglieder

Jan Opitz

Dipl.-Geograph
arbeitet in der Metropolregion Mitteldeutschland Management GmbH und ist für die Koordinierung der Arbeitsgruppen und die Begleitung sowie das Controlling von Projekten zuständig.
opitz@mitteldeutschland.com

Abbildung 1
Mitglieder des Europäische Metropolregion Mitteldeutschland e.V. (Stand 31.03.2016)



© Europäische Metropolregion Mitteldeutschland

des Vereins. Jedoch haben in diesen Städten verschiedene Mitgliedsunternehmen ihren Sitz (siehe Abb. 1).

2 Konstituierung und Organisationsstruktur

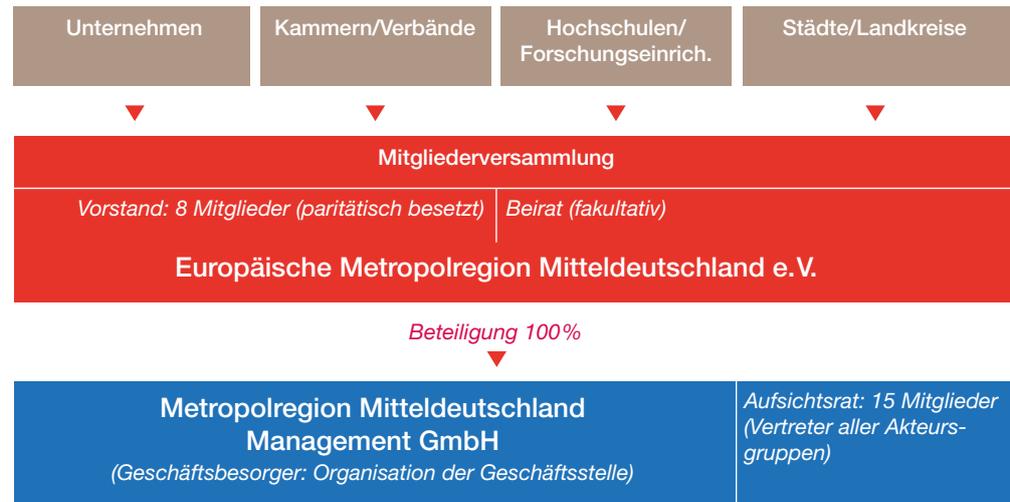
Die Europäische Metropolregion Mitteldeutschland ist ein eingetragener Verein mit Sitz in Leipzig. Der achtköpfige Vorstand des Vereins ist paritätisch mit Vertretern der Wirtschaft und der öffentlichen Hand besetzt. Die operative Tätigkeit des Europäische Metropolregion Mitteldeutschland e.V. wird von der Metropolregion Mitteldeutschland Management GmbH (Geschäftsstelle) übernommen, deren alleiniger Gesellschafter der Europäische Metropolregion Mitteldeutschland e.V. ist (siehe Abb. 2).

Die Geschäftsstelle des Europäische Metropolregion Mitteldeutschland e.V. unterstützt als operative Einheit die Entwicklung und das Management der Kernaufgaben so-

wie der Projekte der Metropolregion. Dazu zählen auch Öffentlichkeitsarbeit und die Vertretung auf regionalen und überregionalen Foren. Des Weiteren entwickelt die Geschäftsstelle Konzepte, Publikationen und Kampagnen zu verschiedenen Themenbereichen. Die Metropolregion Mitteldeutschland Management GmbH hat bis zu 15 Aufsichtsräte.

Die Europäische Metropolregion Mitteldeutschland versteht sich als länderübergreifende Aktionsplattform für alle interessierten Akteure aus öffentlicher Verwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft, Kultur und Gesellschaft in der Region. Die zentralen Schnittstellen für die Zusammenarbeit bilden die Arbeitsgruppen, in denen die richtungsbestimmenden Handlungsfelder der Metropolregion in Form konkreter Projekte bearbeitet werden. Derzeit sind fünf Arbeitsgruppen aktiv (Wirtschaft und Standortentwicklung; Verkehr und Mobilität; Kultur und Tourismus; Demografie und Ausbildung sowie Wissenschaft und Forschung).

Abbildung 2
Organisationsmodell der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland



Quelle: Metropolregion Mitteldeutschland Management GmbH

Die Mitgliederversammlung setzt sich aus folgenden Kategorien von Mitgliedern zusammen: Vollmitglieder, Fördermitglieder, Ehrenmitglieder und Unterstützer. Die Mitgliederversammlung ist zuständig für die inhaltlich-strategische Ausrichtung des Vereins. In der Mitgliederversammlung hat jedes Vollmitglied eine Stimme, unabhängig von dem zu zahlenden Mitgliedsbeitrag. Die Höhe des Mitgliedsbeitrags für Unternehmen ist abhängig vom Jahresumsatz, für die Gebietskörperschaften wird eine Pauschale pro Einwohner erhoben und für Kammern sowie für Hochschulen/Forschungseinrichtungen ist ein fester Betrag pro Jahr festgelegt. Die Mitgliederversammlung fasst Beschlüsse im Allgemeinen mit einfacher Mehrheit der abgegebenen gültigen Stimmen.

3 Hemmnisse oder Erfolgsfaktoren

Nach der politischen Wende war für das gemeinsame Handeln in überregionalen Kooperationen in den ostdeutschen Ländern ein Lernprozess notwendig. In den westlichen Bundesländern besteht diesbezüglich ein Erfahrungsvorsprung aus der z.T. seit mehreren Jahrzehnten, wenn auch nicht zwingend in Form einer Metropolregion, gelebten Zusammenarbeit. Die fehlende Übung in einer solchen Zusammenarbeit stellte für die Europäische Metropolregion Mitteldeutschland eine Herausforderung dar.

Die Zusammenarbeit als Metropolregion startete mit einer Partnerschaft von vier sächsischen Städten. Aus ihr entwickelte sich in den 2000er-Jahren eine Partnerschaft von elf Städten in den drei mitteldeutschen Bundesländern. Dieser Erweiterungsprozess zog für die Mitgliedsstädte Herausforderungen nach sich, die der Entwicklung als eine handlungsfähige und somit wahrnehmbare Metropolregion stark entgegenwirkten. Unterschiedliche Auffassungen der Mitgliedsstädte bezüglich der räumlichen Abgrenzung, der Mitgliederstruktur, des Namens und Erscheinungsbildes, der inhaltlichen Ausrichtung, der formalen Rechtsform und der Einbeziehung des ländlichen Raumes sowie kleinerer und mittlerer Städte prägten über viele Jahre die Diskussion in der Metropolregion und lähmten bzw. überforderten die Partnerschaft.

Mit der Zusammenführung der beiden Institutionen Wirtschaftsinitiative für Mitteldeutschland (WiM) und Metropolregion in einen gemeinsamen Verein im Jahr 2014 verfügt die Metropolregion erstmalig über eine formale Rechtsform, agiert mit einer fest verorteten, aus den Strukturen der Verwaltung gelösten Geschäftsstelle mit einer stabilen personellen Besetzung. Die Handlungsfähigkeit der Metropolregion konnte damit erheblich erhöht und professionalisiert werden.

Die Institutionalisierung der Metropolregion in Form eines eigenständigen Vereins

mit klar definierten Zielen und Handlungsfeldern wurde in der Region als positives und starkes Zeichen verstanden. Im Zuge dessen ist es in sehr kurzer Zeit gelungen, im Kernraum der Metropolregion – ca. 100 km um die Städte Leipzig und Halle (Saale) – neben den verbliebenen sieben Städten und den mehr als 50 Mitgliedsunternehmen der ehemaligen WiM fünf Landkreise, aber auch fünf Hochschulen als neue Mitglieder der Metropolregion hinzuzugewinnen.

Als ein wesentlicher Vorteil der neu konstituierten Metropolregion wird die enge Zusammenarbeit von Gebietskörperschaften, strukturbestimmenden Unternehmen, Hochschulen und Kammern angesehen. Mit der paritätischen Zusammensetzung des Vorstandes des Vereins und des Aufsichtsrates der GmbH wird dem gleichberechtigten Umgang der unterschiedlichen Interessen der Mitglieder Rechnung getragen.

Dies spiegelt sich in der Leitung der fünf Arbeitsgruppen wider, in denen die konkrete Projektarbeit der Metropolregion erfolgt. Die Arbeitsgruppenleitung setzt sich aus einem Tandem eines Vertreters der Unternehmen/Kammern und eines Vertreters der Gebietskörperschaften/Universitäten/Forschungseinrichtungen zusammen. Die Arbeitsgruppenleiter sind bis auf wenige Ausnahmen Mitglieder des Vorstandes oder des Aufsichtsrates. Neben der Arbeitsgruppenleitung sind die AGs insgesamt sehr hochrangig besetzt. Damit ist gewährleistet, dass Entscheidungsträger unmittelbar in die Projektarbeit der Metropolregion eingebunden sind und sich direkt in diese einbringen können.

4 Praktische Arbeit (Projekte, Themen)

In vielen Konstellationen und Kooperationen entwickelt die Metropolregion Konzepte und Projekte zur nachhaltigen Steigerung von Innovation und Wettbewerbsfähigkeit in den Bundesländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen – sehr oft auch mit Wirkung bis weit über Mitteldeutschland hinaus. In den verschiedenen Projekten geht es immer darum, die Stärken der Region weiterzuentwickeln und mit kreativen

Ideen die Zukunft in Mitteldeutschland verantwortungsvoll mitzugestalten. Damit versteht sich die Metropolregion als engagierter Treiber für eine lebens- und erlebenswerte mitteldeutsche Wirtschafts-, Wissenschafts- und Kulturregion.

IQ Innovationspreis Mitteldeutschland

Seit 2005 verleiht die Metropolregion jährlich den IQ Innovationspreis Mitteldeutschland an die innovativsten Unternehmen in der Region. Mit dem Preis fördert die Metropolregion neuartige marktfähige Produkte, Verfahren und Dienstleistungen zur Steigerung von Innovation und Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft. Es wird pro Cluster (Automotive, Chemie/Kunststoffe, Energie/Umwelt/Solarwirtschaft, IT und Life Sciences) ein Preis verliehen, und eine branchenunabhängige Jury ermittelt zusätzlich die beste Innovation des Wettbewerbs als Gesamtpreis. Die Gewinner des Wettbewerbs erhalten zusätzlich zum Barpreis eine einjährige Mitgliedschaft in der Metropolregion und damit den Zugang zu einem Netzwerk aus Unternehmen, Städten, Landkreisen, Verbänden, Hochschulen und Forschungseinrichtungen der Region, der den Einstieg in den Markt begünstigt. Die Preisträger konnten bereits durch Referenzaufträge oder Kreditvermittlungen profitieren.

HYPOS

Mit dem Innovationsprojekt „HYPOS Hydrogen Power Storage & Solutions East Germany“ wird eines der größten Probleme beim Ausbau der erneuerbaren Energien angepackt: der temporäre Stromüberschuss. Unter Federführung der Metropolregion, des Fraunhofer-Instituts für Mikrostruktur von Werkstoffen und Systemen IMWS und des Clusters Chemie/Kunststoffe Mitteldeutschland wurde das HYPOS-Konsortium gegründet, um die Möglichkeiten der wirtschaftlichen Energieumwandlung, -speicherung und des Energietransports mittels Wasserstoff zu erkunden. Das überregionale und interdisziplinäre HYPOS-Konsortium verfolgt zur Verwirklichung seiner Vision einen fachübergreifenden Konzept- und Projektansatz: Gleichzeitig wird sowohl die wirtschaftliche als auch die gesellschaftlich akzeptierte Integration dieser erneuerbaren Energieträger in

die Versorgungsinfrastruktur vorangetrieben. Als eines von zehn Projektkonsortien wird HYPOS im Rahmen des Programms „Zwanzig20 – Partnerschaft für Innovation“ durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) mit bis zu 45 Mio. Euro gefördert. Aktuell vereint das 2013 gegründete Konsortium über 100 Großunternehmen, klein- und mittelständische Firmen sowie Forschungseinrichtungen und wissenschaftliche Organisationen.

EXPO REAL

Die Region Mitteldeutschland stellt auf der EXPO REAL in München aus. Die Metropolregion organisiert den Gemeinschaftsstand für Unternehmen und Gebietskörperschaften sowie weitere Akteure Mitteldeutschlands.

V FAKTOR

Im Fokus von V FAKTOR stehen der Austausch, die Entwicklung und die Vermittlung von praktischen Maßnahmen für ein nachhaltiges und verantwortungsvolles unternehmerisches Handeln in Mitteldeutschland. Das Projekt V FAKTOR ist ein

kostenfreies Programm für Unternehmen in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen.

5 Ausblick

Eine Herausforderung in den nächsten Jahren stellt die Transformation des Braunkohlestandortes Mitteldeutschland dar. Mit Unterstützung der Metropolregion soll ein zukunftsorientierter und innovativer Transformationsprozess im Sinne eines aktiven Strukturwandels initiiert werden.

Im Bereich der Elektromobilität wird durch die Metropolregion ein konzertierter Ansatz im Bereich der Ladeinfrastruktur in der Region vorangetrieben. Dies geschieht u. a. im engen Zusammenspiel mit dem Innovationsprojekt HYPOS, um die Nutzung von „grünem Wasserstoff“ in diesem Bereich zu etablieren.

Allen Interessierten in der Region steht eine Beteiligung an den Projekten der Metropolregion offen. So ist z. B. die Landeshauptstadt Magdeburg, auch wenn sie kein Mitglied im Verein ist, seit 2015 Mitaussteller auf dem Gemeinschaftsstand der Metropolregion auf der EXPO REAL.

Europäische Metropolregion München: Mehr Region. Mehr Möglichkeiten.

Wolfgang Wittmann

München ist eine wirtschaftlich attraktive, dynamische Region, die beständig wächst. Hauptaufgabe für die nächsten Jahre ist die effiziente und nachhaltige Gestaltung dieses Wachstums. Eine zukunftsfähige Mobilität nimmt dabei eine Schlüsselrolle ein. Die externe Anbindung, die interne Vernetzung von Standorten in den unterschiedlichen Verkehrssystemen und ein gemeinsamer Tarif sind zentrale Themen für die positive Mobilitätsentwicklung Münchens.

Der EMM e.V. (Europäische Metropolregion München e.V.), ein offenes Netzwerk für die ausgeglichene Entwicklung der gesamten Metropolregion, hat sich dieser Aufgabe angenommen.

1 Historie

Die Geschichte der Metropolregion München begann vor fast 25 Jahren mit einem Städtenetz: Im Jahr 1992 unterzeichneten die Oberbürgermeister von München, Augsburg und Ingolstadt die gemeinsame „MAI-Erklärung“, in der eine freiwillige interkommunale Zusammenarbeit vereinbart wurde. In den folgenden Jahren wollten weitere Landkreise/Städte und Akteure aus der Wirtschaft dem Netzwerk beitreten. Daher wurde 1995 der Verein „Wirtschaftsraum Südbayern. München. Augsburg. Ingolstadt. (MAI) e.V.“ gegründet. In jenem Jahr hatte auch die Ministerkonferenz für Raumordnung die Metropolregion München unabhängig von dem Verein Wirtschaftsraum Südbayern als eine von elf deutschen Metropolregionen definiert. 2005 wurde der Verein in „Wirtschaftsraum Südbayern. Greater Munich Area (GMA) e.V.“ umbenannt.

Der eigentliche Start der Europäischen Metropolregion München war am 8. Mai 2007, als zusammen mit dem Verein GMA die „Initiative Europäische Metropolregion München“ (EMM) gegründet wurde. Ein Jahr später ging diese dann endgültig im Verein „Europäische Metropolregion München e.V.“ auf. Somit ist der EMM e.V. die jüngste Metropolregion in Deutschland. Eine letzte organisatorische Änderung wurde in 2012 mit der Trennung zwischen dem Begriff der Metropolregion München als räumlichem Begriff und dem Verein „EMM e.V.“ vorgenommen. Grund dafür war die bessere Verwendung des Begriffes Metro-

polregion aus Marketing-Sicht und die klare Unterscheidung zwischen Verein und Region zur Organisationsform und dem Netzwerk.

2 Der Verein: Netzwerk für eine ausgeglichene Entwicklung der gesamten Region

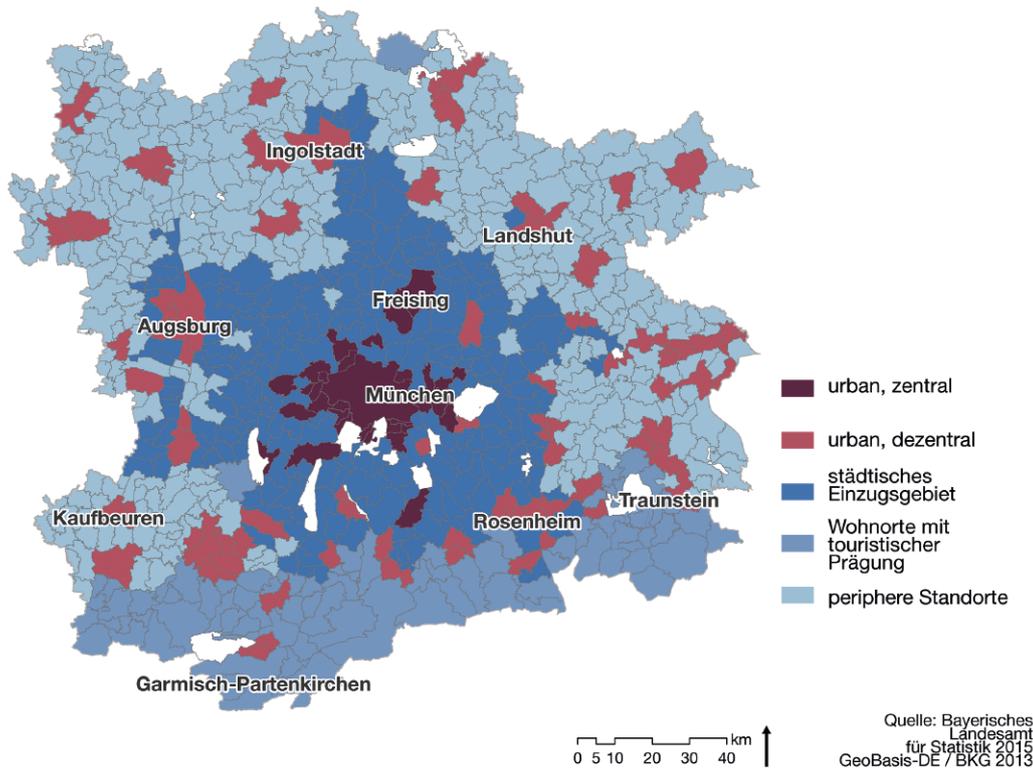
Der EMM e.V. ist ein offenes Netzwerk und bietet die Plattform für Kooperationen über Institutionsgrenzen hinweg. Derzeit hat das Netzwerk rund 220 Mitglieder. Dazu zählen 32 Landkreise und kreisfreie Städte, 40 kreisangehörige Kommunen, sechs Industrie-, Handels- und Handwerkskammern, etwa 120 Unternehmen und 27 Organisationen aus Wissenschaft und Gesellschaft. Alle ordentlichen Mitglieder haben in der zweimal jährlich tagenden Mitgliederversammlung jeweils eine Stimme. Zusätzlich zur Mitgliederversammlung gibt es vier weitere Organe des Vereins:

- Der **Vorstand** des EMM e.V. besteht aus acht Mitgliedern, die von den Gebietskörperschaften entsandt werden, weitere acht Vertreter kommen aus Wirtschaft und Gesellschaft.
- Der **Lenkungskreis** hat maximal 60 Mitglieder, aktuell aber nur 32 stimmberechtigte Mitglieder aus den Reihen der Gebietskörperschaften, der Wirtschaft und Gesellschaft, fünf kooptierte Mitglieder aus Organen der Bayerischen Staatsregierung, der Regierung von Oberbayern sowie den Planungsverbänden und zwölf Vertreter der Arbeitsgruppen des EMM e.V.

Wolfgang Wittmann

Diplom-Kaufmann
Seit 2013 Geschäftsführer des EMM e.V., der Organisation und Netzwerkplattform der Metropolregion München. Arbeitsschwerpunkte sind dabei die Vernetzung der Akteure der Region zu bestimmten Themen und die Stärkung der positiven Wahrnehmung der Metropolregion München. Themen sind Mobilität, Wissen, Klima und Umwelt, Kreativwirtschaft und Regionale Produkte
w.wittmann@metropolregion-muenchen.eu

Karte 1
Metropole und Region – Einteilung in urban-zentrale und dezentral-periphere Gebiete



Quelle: Thierstein, Alain; Wulfhorst, Gebhard; Bentlage, Michael; Klug, Stefan; Gilliard, Lukas; Ji, Chenyi; Kinigadner, Julia; Steiner, Helene; Sterzer, Lena; Wenner, Fabian; Zhao, Juanjuan (2016): WAM Wohnen Arbeiten Mobilität. Veränderungsdynamik und Entwicklungsoptionen für die Metropolregion München. München: Lehrstuhl für Raumentwicklung und Fachgebiet für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung der Technischen Universität München, S. 29.

Der Lenkungsreis hat u. a. die Aufgabe, Empfehlungen zur strategischen Ausrichtung und Weiterentwicklung des Vereins zu fassen und auf Vorschlag der Arbeitsgruppen Projekte zu definieren.

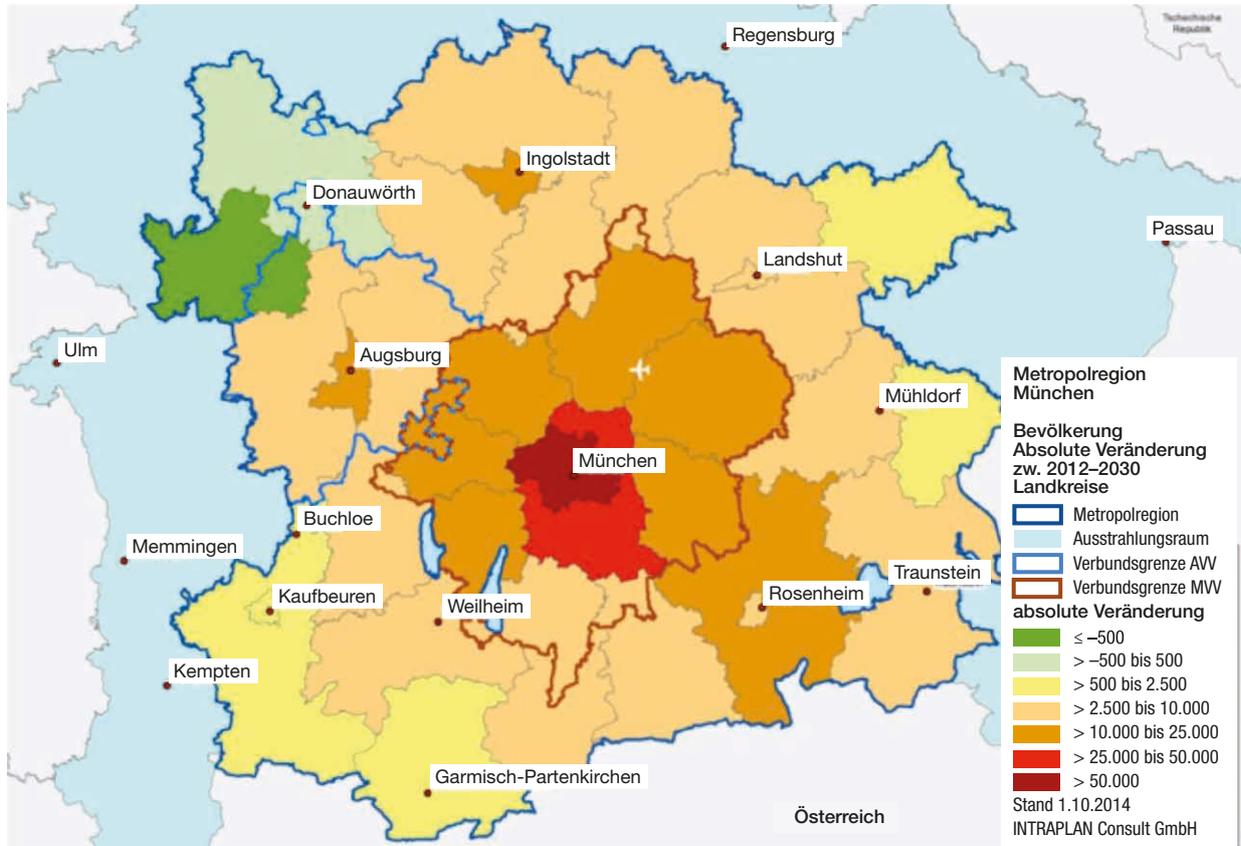
- Die **Geschäftsstelle** unterstützt die Vereinsorgane und Arbeitsgruppen und ist verantwortlich für die Öffentlichkeits- und regionale Netzwerkarbeit.
- Im Zentrum der Vereinsarbeit steht die fachliche Arbeit in **Arbeitsgruppen**. Hier arbeiten Akteure aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und weiteren gesellschaftlichen Bereichen der Metropolregion zusammen und entwickeln konkrete Projekte. Die Mitarbeit in den Arbeitsgruppen steht grundsätzlich jedem Akteur offen. Derzeit werden vier Themen bearbeitet – Wissen, Wirtschaft, Umwelt, Mobilität.

3 Aktuelle Herausforderungen

Die Metropolregion München ist eine wirtschaftlich attraktive Region. Auf 35 % der Fläche Bayerns leben 45 % der bayerischen

Bevölkerung, 50 % der Arbeitsplätze im Freistaat finden sich dort, die etwas mehr als die Hälfte des bayerischen Bruttoinlandsprodukts erwirtschaften. Dieser Erfolg wird auch in Zukunft weiteres Wachstum anziehen. Damit bleibt das Megathema in den nächsten Jahren, wie dieses Wachstum zu gestalten ist. In den nächsten 15 Jahren wird mit einem Zuzug von 300.000–500.000 Einwohnern gerechnet (Quelle: verschiedene Prognosen von PwC, vom Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München und der IHK München und Oberbayern). Ein wesentlicher Standortfaktor für die Wirtschaft und die Lebensqualität ist aber die ausgeglichene Entwicklung – zwischen Freiraum, Wohngebieten, Industrie- und Gewerbegebieten sowie Flächen für den Verkehr. Deutlich ist, dass bereits jetzt die Siedlungsentwicklung entlang der verkehrlich gut erschlossenen Korridore stattfindet (siehe Karte 1), dasselbe gilt für die Arbeitsplatzentwicklung. Dieses zusätzliche Wachstum kann nur im Konsens mit der gesamten Metropolregion gestaltet werden. Ziele sind die Steigerung der Lebensqualität und die Förderung einer nachhaltigen Wirt-

Karte 2
Voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung



Quelle: Machbarkeitsstudie des EMM e.V. für zukünftige ÖPNV-Kooperationen in der Metropolregion München, 2015

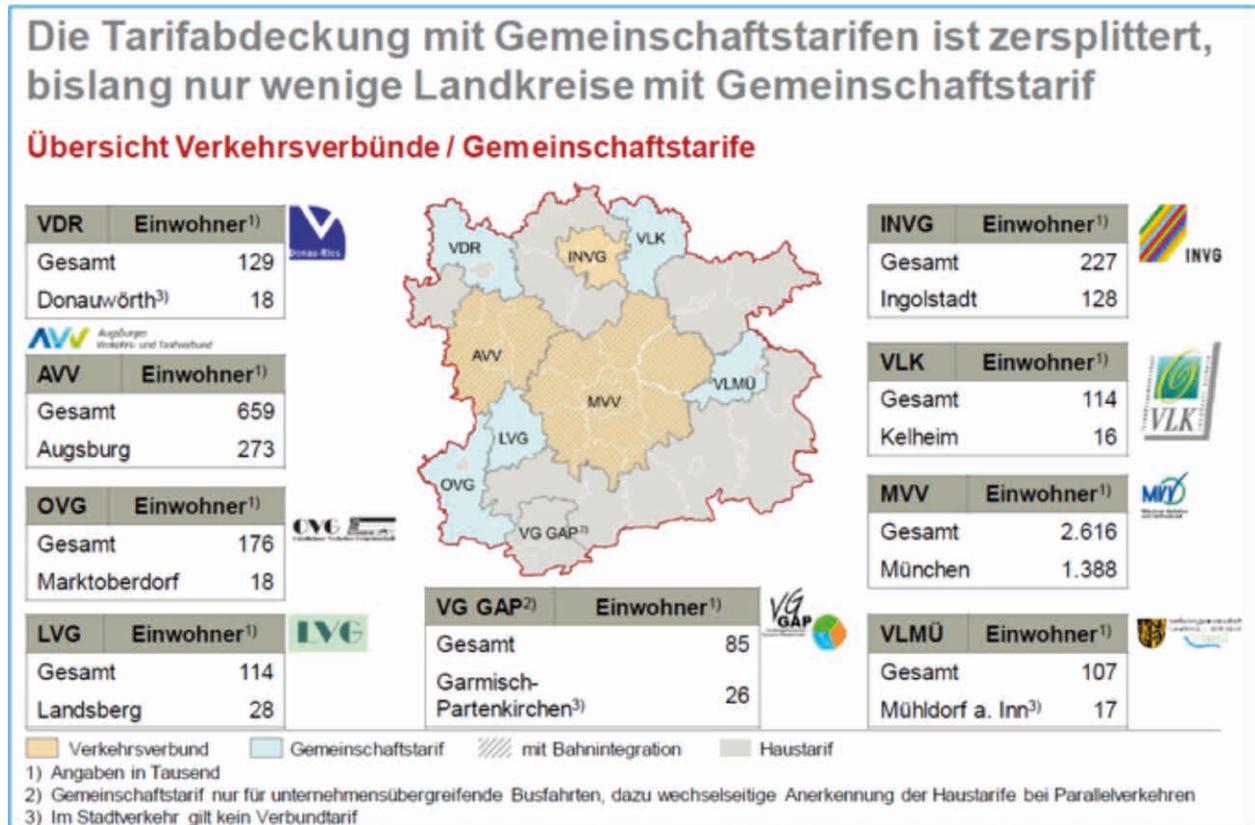
schaft unter Aspekten des Klimaschutzes und der Bewahrung der Landschaften.

Ferner nimmt die Gestaltung einer zukunftsfähigen Mobilität eine Schlüsselrolle ein. Die externe Anbindung der Region und die interne Vernetzung von Standorten in den unterschiedlichen Verkehrssystemen sind zentrale Grundlagen für eine erfolgreiche und nachhaltige Entwicklung der Metropolregion München. Dies betrifft gleichermaßen die verschiedensten Verkehrsmittel – vom Zufußgehen und Radfahren über den öffentlichen und privaten Verkehr bis hin zum Güterverkehr. In diesem Sinne umfasst Erreichbarkeit einerseits die Qualität des Verkehrsangebots und andererseits die Attraktivität der so erschlossenen Standorte. Über die Vernetzung innerhalb der Region hinaus ist auch die Lage und Anbindung der Metropolregion München im nationalen und internationalen Kontext von besonderer Bedeutung. Letztlich geht es darum, die Standortentwicklung und die Verkehrsangebotsstruktur so aufeinander abzustimmen, dass der Bevölkerung und

den Unternehmen in der Region vielfältige Mobilitäts- und damit Entwicklungschancen eröffnet werden. Dabei sollen nicht die Grenzen einer verträglichen Verkehrs- und Umweltbelastung überschritten werden, dasselbe gilt für das Einhalten von bezahlbaren Mobilitätskosten. Dies ist der erklärte Dreh- und Angelpunkt der zukünftigen Projektarbeit.

Neben der Schaffung eines EMM-Dachtarifes für den ÖPNV steht ein integriertes nachhaltiges Mobilitätskonzept für die gesamte Metropolregion München ganz oben auf der Agenda (siehe Karte 2).

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zur ÖPNV-Kooperation wurde im Jahr 2015 eine fachliche Empfehlung erarbeitet, ob und wie eine Tarifkooperation in der Metropolregion München machbar ist und wie dort ein möglicher Fahrplan zu einem integrierten ÖPNV-Tarif aussehen könnte. Hierzu wurden verschiedene Kooperationsformen hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile und ihrer finanziellen Auswirkungen

Abbildung 1
Tarifzersetzung beim ÖPNV

Quelle: Machbarkeitsstudie zur ÖPNV Kooperation – Civity/Intraplan

untersucht. Die Empfehlung der Gutachter lautete eindeutig, dass als erste Stufe einer Kooperation die **Einführung eines Dachtarifes für die Metropolregion München** in Erwägung gezogen werden sollte. Daher wird seit April 2016 in Regionalkonferenzen mit den betreffenden Landkreisen und Verkehrsträgern intensiv über die mögliche Gestaltung eines „MetroRegio“-Tickets diskutiert. Ziel ist es, Anfang 2017 einen gemeinsamen Letter of Intent zur Einführung dieses Dachtarifes zu unterzeichnen, sodass dieser spätestens 2019 eingeführt werden kann.

Zeitgleich laufen in Arbeitsgruppen und an Hochschulen Untersuchungen, wie ein **integriertes nachhaltiges Mobilitätskonzept** für eine Metropolregion aussehen könnte. Dieses soll unter Berücksichtigung von zukünftigen Trends Entwicklungsoptionen aufzeigen und die Kommunikation der Akteure untereinander intensivieren.

Weitere Projekte des EMM e.V. sind die Förderung der **Kultur- und Kreativwirtschaft**, die Organisation von **Netzwerken für den Klimaschutz, den Landschaftserhalt, die**

Wirtschaftsförderer und die E-Mobilität. Ferner werden Informations- und Netzwerkveranstaltungen zum Thema Integration von Asylbewerbern in den Arbeitsmarkt organisiert. Darüber hinaus wird regelmäßig auch ein **Preis für Baukultur** ausgelobt, damit Wachstum auch mit gut angebundenem, attraktivem und bezahlbarem Wohnraum bewältigt werden kann.

Die regionalen Wirtschaftskreisläufe sollen mit dem Projekt „**Besser Regional**“ gestärkt werden, und mit den **Universitäten und Hochschulen gibt es gemeinsame Studien** zu verschiedensten Themen. Die angeführten Aktivitäten sollen neben der internen Vernetzung der Akteure zur weiterhin positiven nationalen und internationalen Wahrnehmung der gesamten Metropolregion München als herausragendem Wirtschafts-, Bildungs- und Forschungsstandort, aber insbesondere auch zur Attraktivität der Region für Fachkräfte aller Branchen beitragen.

Weitere Informationen unter
www.metropolregion-muenchen.eu
www.besser-regional.eu

Interview mit dem stellvertretenden Vorsitzenden des EMM e.V., Herrn Landrat Christoph Göbel, Landrat des Landkreises München, dem größten Landkreis in Bayern:

Warum sollten sich Landkreise, Städte, Kammern, Bildungs- und Forschungseinrichtungen und Unternehmen in einem Netzwerk wie dem EMM e. V. engagieren?

Die Region München ist der Wirtschaftsraum Nr. 1 unseres Landes. Seine Prosperität ist europaweit einzigartig, hat in Zukunft aber nur dann eine Chance, wenn wir uns in der ganzen Region vernetzen, um aktuell bei uns in erster Linie die Herausforderung Wachstum gemeinsam meistern zu können. Dafür ist die Zusammenarbeit aller, die dazu beitragen können und müssen, notwendig.

Inwiefern sind Metropolregionen besonders gut geeignet mitzuhelfen, die Herausforderungen der Zukunft zu meistern?

Metropolregionen beschreiben ein Gebiet, das über die Grenzen der Körperschaften und Planungsregionen hinausgeht. Sie orientieren sich daran, was den Wirtschaftsraum ausmacht, und arbeiten daher stärker in polyzentralen Strukturen. Damit sind sie die geeignete Plattform, an der Zukunftsfähigkeit der Räume zu arbeiten. Ausschlaggebender Faktor ist die interessensübergreifende Arbeit zu Themen, für die ein Landkreis zu klein und ein Bundesland wiederum zu groß ist. Und das sind nun mal die Themen der Mobilität, der ausgeglichenen Entwicklung der Gesamtregion und der internationalen Wahrnehmung.

Welche thematischen Schwerpunkte sind in der Metropolregion München in der Zukunft von herausragender Bedeutung?

- 1) Mobilität – um Arbeiten, Wohnen und Leben in der Region München besser und weiträumiger miteinander in Einklang zu bringen.
- 2) Fachkräftegewinnung – um dem Bedarf von Wissenschaft, Wirtschaft und Dienstleistung in unserer Region künftig gerecht zu werden.
- 3) Schaffung von bezahlbarem, bedarfsgerichtetem Wohnraum – um den Menschen, die bei uns leben und arbeiten,



Landrat Christoph Göbel, stellvertretender Vorsitzender des EMM e.V.

die Möglichkeit zu geben, mit ihrem eigenen Gehalt die hohen Lebenshaltungskosten Münchens zu bestreiten und den Wohnraum zu finden, den sie brauchen. Geringverdiener, Alleinerziehende, große Familien, Senioren und mobilitätseingeschränkte Menschen gleichermaßen wie junge Einheimische, Studenten, Auszubildende, Fachkräfte und zu uns zuwandernde Menschen aus anderen Ländern, die erst noch Fuß fassen müssen.

- 4) Gewerbeflächen – vor allem um den erfolgreichen Betrieben bei uns ihr Wachstum zu ermöglichen, ohne dabei ein ungesundes Maß an Versiegelung zu überschreiten.

Was sind Ihrer Meinung nach die ausschlaggebenden Standortfaktoren einer Region und warum genießt die Metropolregion München einen derart guten Ruf?

- 1) Das gesunde Verhältnis von Siedlungsbereich, Gewerbeflächen und Freiraum.
- 2) Die gute verkehrliche, soziale und kulturelle Infrastruktur.
- 3) Die Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften – nebst der kommunalen Infrastruktur vor allem dank des Nebeneinanders von Wissenschaft, Forschung und Entwicklung.

Ein positives Image entsteht nicht von heute auf morgen und ist v. a. das Ergebnis der guten Rahmenbedingungen, Standort- und Lebensqualität und einer konsequenten Positionierung und Kommunikation, was offensichtlich die letzten Jahre gut funktioniert hat.

Christa Standecker

Metropolregion Nürnberg: Stadt-Land-Partnerschaft auf Augenhöhe

Die Metropolregion Nürnberg versteht sich als Gegenentwurf zu den Megacities überall in der Welt. Sie ist polyzentral – ein „Netz mit vielen starken Knoten“, das die Funktionen einer Metropole bietet, aber ohne deren negative Effekte wie Verkehrschaos, explodierende Immobilienpreise und soziale Spannungen. Ihre Governance gewährleistet „gleiche Augenhöhe“ in der Stadt-Land-Partnerschaft. Ihr Modell, das seit 2013 auch die Einbindung der Wirtschaft organisiert, gilt als beispielhaft in Europa. Seit der Gründung der Metropolregion wurden rund 150 Projekte realisiert – sie sind ein Beitrag zu den fünf strategischen Zielen der Allianz: Stärke durch Polyzentralität, beispielhafte Willkommenskultur, Familienfreundlichkeit, Stärkung der Kompetenzfelder, Ausbau der Infrastruktur.

Die Metropolregion Nürnberg versteht sich als Gegenentwurf zu den Megacities, die überall auf der Welt entstehen. Ihre Gründung ist eine Antwort auf die Globalisierung. Der weltweite Wettbewerb findet nicht zwischen Ländern oder Städten statt, sondern zwischen Regionen. In der Metropolregion Nürnberg hat sich deshalb eine Allianz aus Politik und Wirtschaft herausgebildet, mit dem Ziel, in Deutschland, in Europa und weltweit sichtbar zu sein und Anziehungskraft zu entfalten.

Die formale Gründung erfolgte am 21. Mai 2005, als mit der Verabschiedung der neuen Leitbilder für Raumordnung auch der Wirtschaftsraum Nürnberg als Metropolregion anerkannt wurde. Seither hat sich der regionale Umgriff im Wesentlichen konsolidiert. Die Governance hat sich als tragfähig erwiesen. Neu ist lediglich eine verstärkte Einbindung der Wirtschaft seit 2013.

Der freiwillige kommunale Zusammenschluss aus 23 Landkreisen und elf kreisfreien Städten deckt den überwiegenden Teil Nordbayerns ab. Außerdem arbeitet seit 2013 auch der Landkreis Sonneberg aus Thüringen mit.

Die Metropolregion Nürnberg ist polyzentral und versteht sich als „Netz mit vielen starken Knoten“. Das ist ihr Alleinstellungsmerkmal. Statt Verstädterung und Konzentration auf ein urbanes Zentrum fördert sie die Verflechtungen zwischen Stadt und Land auf partnerschaftlicher Basis. Das bietet in Summe die Vorteile und Funktionen einer Großstadt, aber ohne deren negative

Nebeneffekte wie Verkehrschaos, Ballungsstress, Umweltverschmutzung, explodierende Immobilienpreise und soziale Spannungen. Die polyzentrale Struktur wird durch die wirtschaftlichen Aktivitäten von rund 150 Weltmarktführern unterstützt, die überall über die Region verteilt zu finden sind (siehe Abb. 1).

Ähnlich polyzentral wird in 20 Hochschulen von Coburg, Hof über Amberg, Weiden, Bamberg, Bayreuth, Nürnberg-Erlangen, Fürth und Ansbach gelehrt und geforscht.

1 Die Governance der Metropolregion Nürnberg

Die Spielregeln der Zusammenarbeit sind seit Gründung in einer Charta verfasst. Besonders das Prinzip der „gleichen Augenhöhe“ von Oberbürgermeistern und Landräten, die „Stadt-Land-Partnerschaft“ und seit 2013 die Einbindung der Wirtschaft haben die Metropolregion Nürnberg als beispielhaftes Modell in Europa bekannt gemacht. Die OECD hat dazu die Studie RURBAN erstellt, die weltweit Stadt-Land-Partnerschaften untersucht hat, so auch die Metropolregion Nürnberg (Rural Urban Partnerships – An Integrated Approach to Economic Development, OECD 2013).

Die Governance der Metropolregion lässt sich in einem Segelboot-Modell darstellen. Zwei Segel treiben das Boot voran: die Politik als Ratsversammlung der direkt gewählten Oberbürgermeister, Bürgermeister und Landräte sowie die Wirtschaft, organisiert

Dr. Christa Standecker

ist seit 2005 Geschäftsführerin der Metropolregion Nürnberg und hat in dieser Funktion die Governance der Metropolregion Nürnberg als beispielhaftes Modell der Stadt-Land-Partnerschaft mitentwickelt. Von 2006 bis 2013 war sie Mitglied des Beirates für Raumordnung beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Als stv. Sprecherin des Initiativkreises der Metropolregionen in Deutschland (IKM) sorgt sie seit 2011 dafür, dass die Metropolregionen auch auf Bundes- und europäischer Ebene gehört und wahrgenommen werden.
geschaeftsstelle@metropolregion.nuernberg.de

über einen Förderverein Wirtschaft (siehe Abb. 2).

Der Rat bildet den demokratischen Kern und legitimiert die regionale Willensbildung und die Vertretung nach außen. Um die gleiche Augenhöhe zu sichern, hat jedes Ratsmitglied eine Stimme, unabhängig von Bevölkerung und Wirtschaftskraft. Kooptierte Mitglieder sind Vertreter der bayerischen Staatsregierung mit biografischen Wurzeln in der Region sowie die Präsidentinnen und Präsidenten der Regierungsbezirke und Bezirkstage. Ein aus dem Rat gewählter Ratsvorsitz – bestehend aus einem Oberbürgermeister, einem Landrat und einem Bürgermeister – vertritt die Metropolregion nach außen. Aktuell ist mit Armin Kroder (Landkreis Nürnberger Land) erstmals ein Landrat Ratsvorsitzender.

Das Pendant zum Ratsvorsitz bildet seit 2013 – als zweites Segel – ein dreiköpfiger Wirtschaftsvorsitz. Damit werden Kompetenzen und Themen der Wirtschaft institutionell in die Governance einbezogen. Rund 150 Unternehmen, Wirtschaftskammern und Institutionen gehören inzwischen dem Förderverein Wirtschaft an. Er entsendet drei Vorstandsmitglieder in den Wirtschaftsvorsitz der Metropolregion. Der Vorstandsvorsitzende des Fördervereins, Prof. Dr. Klaus L. Wübbenhorst, ist gleichzeitig Wirtschaftsvorsitzender der Metropolregion. Der Primat der Politik bleibt davon unangetastet. Das letzte Wort hat immer der Rat.

Im Steuerungskreis werden metropolregionale Themen und Projekte gemeinsam beraten und Empfehlungen für den Rat erarbeitet. In sieben Fachforen speisen rund 300 Experten ihre Kompetenzen zu den Themenbereichen Wirtschaft & Infrastruktur, Wissenschaft, Verkehr und Planung, Kultur, Sport, Tourismus und Marketing ein.

Geschäftsstelle EMN

Für die Kontinuität der Arbeit der regionalen Allianz sorgt eine hauptamtliche Geschäftsstelle, die mit der Geschäftsführung für Rat und Steuerungskreis sowie den Förderverein Wirtschaft betraut ist. Dazu kommen Querschnittsaufgaben wie Presse- und Öffentlichkeitsarbeit sowie Marketingprojekte. Außerdem moderiert sie verschiede-

ne Netzwerke und managt einige Großprojekte.

2 Strategie, Ziele und Projekte

Seit Gründung der Metropolregion wurden rund 150 Projekte auf den Weg gebracht. Die Subsidiarität wird bei der Projektauswahl strikt beachtet. Nur solche Projekte werden angepackt, die einen echten metropolregionalen Mehrwert haben und gemeinsam besser erledigt werden können. Ein Mehrwert entsteht dabei vor allem auf der Grundlage der funktionalen Verflechtungen zwischen den Kommunen, die über die jeweiligen administrativen Grenzen von Städten und Landkreisen hinausgehen. Dass der bestehende, politisch bestimmte räumliche Umgriff eine funktionale Region bildet, belegt eine Untersuchung der Universität Würzburg. Durch metropolregionale Projekte können diese räumlichen Verflechtungen optimiert werden.

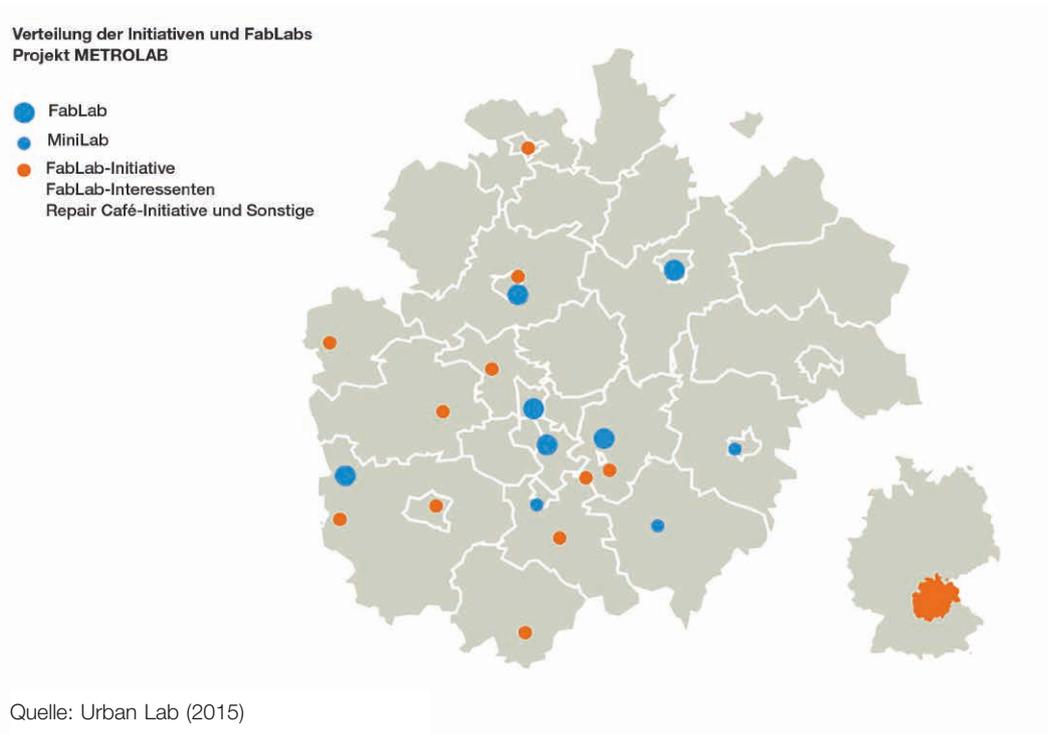
Wichtiges Kriterium bei der Projekt-Auswahl ist außerdem der Beitrag zur Mission „Anziehungskraft stärken“ und zu den fünf strategischen Zielen der Metropolregion Nürnberg:

1. Stärke durch Polyzentralität
2. Beispielhafte Willkommenskultur
3. Familienfreundlichste Metropolregion
4. Top in zukunftsweisenden Kompetenzfeldern
5. Effiziente Infrastruktur für Menschen, Güter, Informationen

3 Beispiele: Praktische Arbeit, laufende Projekte

Die Vielfalt und Vielzahl der Projekte der Metropolregion Nürnberg können hier aufgrund des vorgegebenen Rahmens nicht dargestellt werden (www.metropolregion.nuernberg.de/projekte). Dazu gehören Klassiker, die sich in fast allen Metropolregionen finden: gemeinsame Messeauftritte (Expo Real, MIPIM), Cluster (Medical Valley EMN), grenzüberschreitende Zusammenarbeit (bayerisch-tschechische Landesausstellung 2016/2017), Vermarktung regionaler Lebensmittel (Regionalkampagne Original Regional) u. a. m. Viele Koope-

Abbildung 3
FabLabs in der Metropolregion Nürnberg



Quelle: Urban Lab (2015)

rationsprojekte haben in den vergangenen zehn Jahren ihren Praxistest bestanden. Ihr Nutzen ist unbestritten. Nachstehend werden deshalb einige wenige neuere Projekte herausgegriffen, an denen gezeigt wird, welchen Mehrwert verstetigte Kooperationsstrukturen in einer Metropolregion generieren können.

Transferagentur Kommunales Bildungsmanagement – ein Netzwerk aus Bildungsmanagern und Bildungskoordinatoren

Die vom Bundesforschungsministerium geförderte „Transferagentur Kommunales Bildungsmanagement Bayern“ ist ein Service-Angebot für die Kommunen zur Optimierung ihrer Bildungslandschaft. Durch Zuwanderung und Fachkräftemangel ist dies besonders bedeutsam für die Metropolregion. Das nördliche Standbein der Transferagentur Bayern ist in die Geschäftsstelle EMN eingebunden. Konkrete Vorteile: Auf der Basis der kommunalen Netzwerke der Metropolregion findet die Transferagentur schnell und leicht Zugang zu den relevanten Akteuren in den Rathäusern und Landratsämtern. Außerdem wird die Bedeutung des Themas Bildung durch den Rat der Metropolregion politisch verstärkt.

So entsteht derzeit ein Netzwerk aus 14 Bildungsmanagern und ein weiteres Netzwerk aus rund 20 Bildungskordinatoren, die jeweils vor Ort in den Kommunen je nach Status quo Bildungsmanagement, -monitoring und -beratung aufbauen. Unterstützend wirken BMBF-Förderprogramme wie „Bildung integriert“ u. a.

Vom FabLab zum METROLAB

Beim Projekt METROLAB werden Innovationen durch Bottom-up-Initiativen generiert. FabLabs sind global vernetzte und dezentral organisierte Technologie-Labore, die Bürgern, Unternehmen und Bildungseinrichtungen für die Umsetzung eigener Ideen zur Verfügung stehen. METROLAB wurde durch das FabLab Region Nürnberg e.V. gestartet. Mit METROLAB ist es gelungen, inzwischen neun FabLabs fest in der Region zu installieren; in elf weiteren Kommunen haben sich Initiativen formiert. Damit weist die Region eine außergewöhnlich hohe Dichte an FabLabs auf – insbesondere auch in ländlichen Räumen (siehe Abb. 3). Gelungen ist diese rasche Verbreitung des innovativen, ursprünglich sehr urbanen Phänomens durch die Netzwerke der Metropolregion.

Fortschreibung des Leitbilds WaBe (für nachhaltiges Wachstum und Beschäftigung)

„Kompass“ für die wirtschaftlich-technologische Entwicklung der Metropolregion ist das „Leitbild WaBe“. Mit wissenschaftlicher Unterstützung definiert es die Stärken der Metropolregion Nürnberg und identifiziert langfristige Entwicklungs-Perspektiven. Im regionalen Konsens von Wirtschaft, Wissenschaft und Politik wurden so sieben Kompetenzfelder festgemacht, darunter der deutsche Spitzencluster Medical Valley Europäische Metropolregion Nürnberg. Alle Kompetenzfelder werden professionell von Kompetenzinitiativen ausgebaut, so z.B. Verkehr und Logistik mit dem CNA Center for Transportation & Logistics oder Energie und Umwelt durch die ENERGIEregion Nürnberg.

Imagekampagne und Willkommensangebote

Die Mission der Metropolregion Nürnberg ist es, die Anziehungskraft der Region für talentierte und engagierte Menschen aus aller Welt zu stärken. Dahinter steht eine sehr gute Wirtschaftsentwicklung im vergangenen Jahrzehnt und ein gleichzeitig stattfindender demografischer Wandel mit den bekannten Folgen. Es gilt deshalb auch, das Fachkräfteangebot zu sichern und die Integration von Zuwandernden zu bewerkstelligen.

Es wurde eine repräsentative Imageanalyse durchgeführt und in einem regionalen Prozess der Markenkern der Metropolregion erarbeitet. Was macht das Profil unserer Region aus? In den kommenden Jahren soll eine Image-Kampagne der Metropolregion Nürnberg überregionale Bekanntheit und Aufmerksamkeit verschaffen. Zudem werden gemeinsam mit Unternehmen Willkommensangebote entwickelt, die das Personalrecruiting unterstützen. WillkommensCard und Willkommenspakete verwei-

sen auf die digitale Willkommensplattform „Leben & Arbeiten“ mit Informationen über Freizeit- und Kulturangebote, Karrierechancen, Angebote für Familien u. a. m.

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg ist während der vergangenen zehn Jahre kontinuierlich gewachsen zum aktuell drittgrößten Verkehrsverbund Deutschlands. Das Verbundgebiet umfasst heute mit 14.500 km² rund 66 Prozent der Fläche der Metropolregion Nürnberg. Ziel ist die Deckungsgleichheit von Verbundgebiet und Metropolregion – eine Fahrkarte für die gesamte Metropolregion. Im vergangenen Jahr transportierte der VGN 227,6 Mio. Fahrgäste.

4 Ausblick

Im kommenden Jahrzehnt muss es verstärkt um die Europäisierung und Internationalisierung der Metropolregion Nürnberg gehen. Es geht um eine „Erhöhung der Präsenz der Metropolregionen auf der europäischen und internationalen Ebene“, wie es in der kürzlich verabschiedeten Fortschreibung der Leitbilder der Raumordnung heißt. Und weiter: „Es geht um eine stärkere Berücksichtigung der Metropolregionen bei den nationalen und EU-Fachpolitiken und bei den EU-Strukturfonds.“ Das gilt auch für die Metropolregion Nürnberg. Viele Hausaufgaben sind gemacht. Dabei waren und sind die Eigenkräfte der Metropolregion die stärksten und verlässlichsten Treiber. Durch ihre Mitarbeit im IKM, bei METREX, verschiedene Auftritte in Brüssel sowie bei der OECD hat die Metropolregion Nürnberg Interesse erzeugen und mitgestalten können. Diese Arbeit muss jedoch ausgebaut werden. Dazu braucht es eine stärkere Kooperation mit dem Bund und dem Land Bayern. Dies ist Leitlinie und Maxime für die kommende Dekade.

Metropolregion Rhein-Neckar Modell für kooperativen Föderalismus

Ralph Schlusche
Silke Böhringer

Die Metropolregion Rhein-Neckar (MRN) steht für eine gelebte Zusammenarbeit über Bundesländergrenzen hinweg sowohl in der Regionalplanung als auch in der Regionalentwicklung. Auf Basis eines Staatsvertrags der Länder Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz und mit einem einzigartigen Organisationsmodell hat die Region die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass Politik, Wirtschaft und Wissenschaft als Allianz starker Partner bei der Gestaltung bestehender Herausforderungen an einem Strang ziehen. Dieses gemeinschaftliche Engagement stellt die Region in vielzähligen Themenfeldern erfolgreich unter Beweis.

Regionalplanung und Regionalentwicklung „Hand in Hand“

Die Rhein-Neckar-Region als Verbund aus 15 Stadt- und Landkreisen entlang der namensgebenden Flüsse wurde mit MKRO-Beschluss vom April 2005 zur Europäischen Metropolregion ernannt und zählt damit zu den „jüngeren“ Metropolregionen in Deutschland. Die länderübergreifende Zusammenarbeit im Bereich der Raumordnung und -entwicklung im Schnittpunkt der drei Bundesländer Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz hat jedoch eine bedeutend längere Tradition.

Bereits 1969 wurden mit der Unterzeichnung eines ersten Staatsvertrags für die Rhein-Neckar-Region und 1970 mit der Gründung des „Raumordnungsverbandes Rhein-Neckar“ erstmals die Weichen für eine verbindliche grenzüberschreitende Raumplanung gestellt. In logischer Weiterentwicklung der gewachsenen Kooperation entstand im Jahr 2006 der neue Verband Region Rhein-Neckar (VRRN), dessen Kernaufgaben im zweiten Staatsvertrag vom 26. Juli 2005 festgeschrieben sind. Insbesondere ist dies die Aufstellung, Fortschreibung und Änderung eines grenzüberschreitenden Einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar. Dieses bundesweit bisher beispiellose, weil Teilgebiete in drei Bundesländern umfassende Planwerk ist seit Ende 2014 rechtsverbindlich (siehe Abb. 1).

Wie die gemeinsame Regionalplanung hat auch die grenzüberschreitende Regionalentwicklung in Rhein-Neckar eine lange Vorgeschichte. Über viele Jahrzehnte hin-

weg beteiligte sich der einstige Raumordnungsverband pragmatisch, ohne verbriefte Rechtsgrundlage, an regionalen Entwicklungsprojekten. Erst 1998 wurden in der Verbandssatzung die vielfach bereits wahrgenommenen Koordinierungsaufgaben im Bereich der Regionalentwicklung verankert, wie Wirtschaftsförderung, integrierte Verkehrsplanung, Tourismus, Kultur und Sport.

Die fast zeitgleiche Anerkennung als Europäische Metropolregion 2005 und die Gründung des Verbandes Region Rhein-Neckar auf der Grundlage des neuen Staatsvertrages 2005/2006 waren eine Weichenstellung zur Intensivierung der regionalen Kooperation: Mit der Neustrukturierung der an der gemeinschaftlichen Regionalentwicklung beteiligten Organisationen wurde ein deutschlandweit einmaliges Public-Private-Partnership-Modell für die gemeinschaftliche Regionalentwicklung geschaffen (siehe Abb. 2).

Seitdem stehen der **Verband Region Rhein-Neckar**, mit seiner demokratisch legitimierten Verbandsversammlung als Organ der politischen Willensbildung, der **Zukunft Metropolregion Rhein-Neckar (ZMRN) e.V.** und die **Metropolregion Rhein-Neckar GmbH** für eine Regionalplanung und -entwicklung „aus einem Guss“. Beispielgebend ist hierbei die enge Einbindung der regionalen Wirtschaft in die institutionellen Strukturen. Dies zeigt sich zum einen im Verein, der auf Vorstandsebene mit hochrangigen Führungspersönlichkeiten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik besetzt ist. Zum anderen kommt der Schulterschluss in der

Ralph Schlusche
Verbandsdirektor des Verbandes
Region Rhein-Neckar, zugleich
Geschäftsführer der Metropol-
region Rhein-Neckar GmbH

Silke Böhringer
Stabsstelle Verbandsdirektor
silke.boehringervrrn.de

Abbildung 1
Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar, Raumstrukturkarte

EINHEITLICHER REGIONALPLAN RHEIN-NECKAR
Raumstrukturkarte

SATZUNGSBESCHLUSS VOM 27.09.2013

Gemäßigt vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg im Einverständnis mit dem Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft, Energie und Landesplanung Rheinland-Pfalz am 26.09.2014.
Der Regionalplan ist ab dem 15.12.2014 für den ländlichen Raum der Gemeinden und des Rheinlands (außer dem Rhein-Neckar-Raum) verbindlich.

In der Legende verwendete Abkürzungen:

BW = Baden-Württemberg

H = Hessen

RLP = Rheinland-Pfalz

LEP BW = Landesentwicklungsplan 2002

Baden-Württemberg

LEP H = Landesentwicklungsplan Hessen 2000

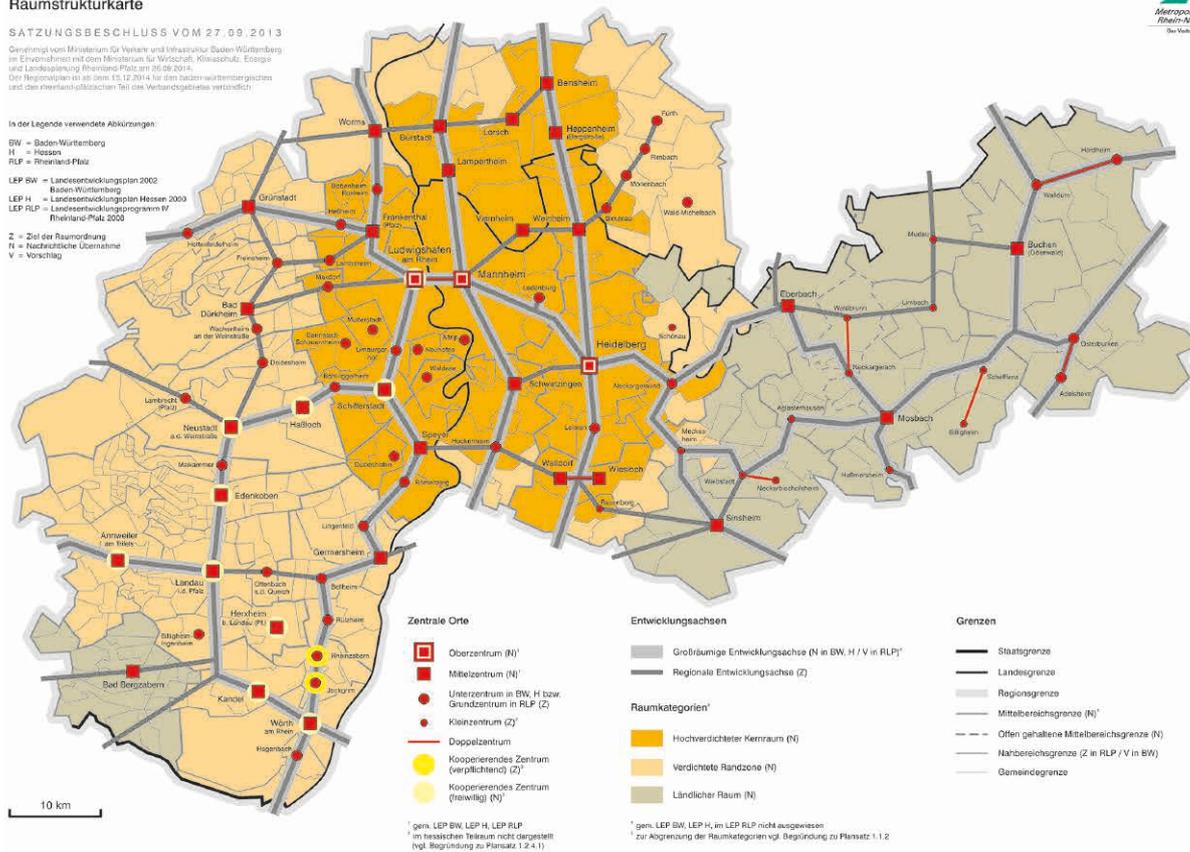
LEP RLP = Landesentwicklungsprogramm RV

Rheinland-Pfalz 2009

Z = Ziel der Raumordnung

N = Nachrichtliche Übernahme

V = Vorschlag



Zentrale Orte

- Oberzentrum (N)¹
- Mittelzentrum (N)¹
- Unterzentrum in BW, H bzw. Grundzentrum in RLP (Z)
- Kleinzentrum (Z)²
- Doppelzentrum
- Kooperierendes Zentrum (verpflichtend) (Z)²
- Kooperierendes Zentrum (freiwillig) (N)²

¹ gem. LEP BW, LEP H, LEP RLP im hessischen Teilraum nicht dargestellt (vgl. Begründung zu Plansatz 1.2.4.1)
² gem. LEP RLP

Entwicklungsachsen

- Großräumige Entwicklungsachse (N in BW, H / V in RLP)¹
- Regionale Entwicklungsachse (Z)

Raumkategorien¹

- Hochverdichteter Kernraum (N)
- Verdichtete Randzone (N)
- Ländlicher Raum (N)

¹ gem. LEP BW, LEP H, im LEP RLP nicht ausgewiesen
² zur Abgrenzung der Raumkategorien vgl. Begründung zu Plansatz 1.1.2

Grenzen

- Staatsgrenze
- Landesgrenze
- Regionsgrenze
- Mittelbereichsgrenze (N)¹
- Offen gehaltene Mittelbereichsgrenze (N)
- Nahbereichsgrenze (Z in RLP / V in BW)
- Gemeindegrenze

Quelle: VRRN

2006 gegründeten GmbH zum Ausdruck: Neben dem Verband und dem Verein sind hier auch die Industrie- und Handelskammern sowie die Handwerkskammern der Region als Gesellschafter beteiligt. Die Geschäftsführung der GmbH wird neben dem Direktor des Verbandes auch durch einen der beiden Geschäftsführer des ZMRN e.V. wahrgenommen. Durch diese enge Verzahnung schafft das Governance-Modell der gemeinschaftlichen Regionalentwicklung für das gesamte Gebiet der Metropolregion – deckungsgleich mit dem Mandatsgebiet des Verbandes – einen rechtlich verbindlichen Rahmen für den Schulterschluss von Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Verwaltung und sorgt für die größtmögliche Verbindlichkeit für die spätere Umsetzung gemeinsamer Beschlüsse.

Unsere Themen

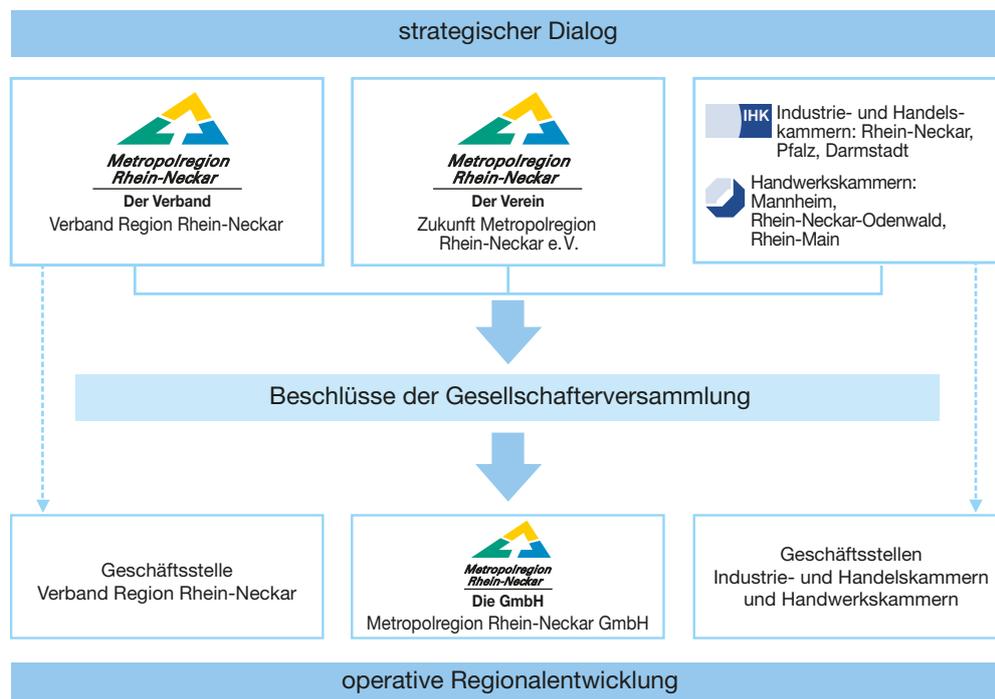
Während in der Verbandsversammlung und im Vereinsvorstand die strategischen Ziele

festgelegt werden, konzentriert sich die GmbH im regionalen Zusammenspiel der Institutionen auf die operative Umsetzung der Projektarbeit, insbesondere in den Bereichen Wirtschaftsförderung, Arbeitsmarkt, Energie und Umwelt, Verwaltungsvereinfachung oder Kultur. Auch der Verband betreibt in verschiedenen Bereichen Umsetzungsarbeit, so z.B. ergänzend im Bereich demografischer Wandel oder bei der europäischen Vernetzung der Region.

Dem demografischen Wandel begegnen

Rhein-Neckar ist mit rund 2,4 Mio. Einwohnern auf 5.637 km² die kleinste der elf Metropolregionen in Deutschland. Zwar bleibt diese Zahl aufgrund von Zuwanderung voraussichtlich bis zum Jahr 2030 in der Gesamtbilanz konstant, doch insbesondere die ländlich geprägten Kommunen der Region müssen mit den Folgen sinkender Bevölkerung rechnen. Das Netzwerk

Abbildung 2
Organigramm der gemeinschaftlichen Regionalentwicklung in der Metropolregion Rhein-Neckar (MRN)



Quelle: VRRN

„Regionalstrategie Demografischer Wandel (RDW)“, in dem sich Unternehmen, Hochschulen, Kammern und öffentliche Hand engagieren, will daher für das Thema sensibilisieren, den Wissenstransfer stärken und mit Projekten zum aktiven Umgang mit den Folgen beitragen. Die Arbeit fokussiert sich auf drei Schwerpunkte: Erschließung von Potenzialen für nachhaltiges Wirtschaftswachstum, Stärkung der Leistungsfähigkeit von Menschen und Organisationen sowie Gestaltung des Lebensumfelds für alle Generationen in allen Lebenslagen. Dabei wird insbesondere Wert darauf gelegt, kleine und mittlere Unternehmen durch Beratung an die Themen Diversität, betriebliches Gesundheitsmanagement, Wissen und Kompetenzen heranzuführen. Im Übrigen schafft das Netzwerk – etwa mit der Demografiewoche und dem Demografiekongress – Möglichkeiten, sich auf breiter Basis auszutauschen, oder vermittelt – durch das Europäische Filmfestival der Generationen – auf humorvolle Art Gedankenanstöße für den Umgang mit dem Älterwerden.

Energiewende gestalten

Grundlage für die Aktivitäten im Klimaschutz bildet das im Jahr 2012 verabschie-

dete und den Einheitlichen Regionalplan ergänzende „Regionale Energiekonzept“ des Verbands. Die effiziente Energienutzung, der Ausbau erneuerbarer Energien, deren Integration in das bestehende Energiesystem sowie nachhaltige Mobilität bilden die wesentlichen Säulen, aus denen sich knapp 75 formulierte Einzelmaßnahmen ableiten. Die Umsetzung von Projekten erfolgt wesentlich durch die GmbH mit einem 2012 eingerichteten Fachbereich „Energie & Umwelt“. Er betreibt mit dem Management der Clusterinitiative Energie & Umwelt eine zentrale Schnittstelle für und mit über 70 Clusterpartnern. Diese bildet auch die Plattform für Initiativen und Projekte der Energieagenturen der Landkreise oder Kompetenzzentren aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung. Schwerpunkt der Arbeit ist die Aufklärung und Motivation in Sachen Energieeffizienzmaßnahmen. So zog die „Energiekarawane“ in den Jahren 2009–2015 in 86 Städten und Gemeinden von Haus zu Haus, um Eigentümer über die Möglichkeiten des energetischen Sanierens zu informieren. Jüngst startete die Karawane auch zu kleinen und mittleren Unternehmen – hier soll vermittelt werden, wie Gebäude und Betriebsabläufe nach ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten optimiert werden können. Darüber hi-

naus koordiniert der Verband Maßnahmen zur Professionalisierung des Energiemanagements im kommunalen Sektor.

Wirtschaft fördern

Der kooperative Ansatz der Regionalentwicklung kommt vor allem auch im Bereich der Wirtschaftsförderung zum Tragen. Das Projektportfolio geht dabei über das klassische Aufgabenspektrum der Betreuung ansiedlungswilliger Unternehmen und expandierender Betriebe hinaus. Schon die Lissabon-Strategie der EU verfolgt das Ziel, Europa zum stärksten wissensbasierten Wirtschaftsraum weltweit auszubauen, und setzt dabei auf die enge Verknüpfung von Forschungs-, Innovations- und Regionalentwicklungsförderung. Diesem Leitbild folgen die Aktivitäten im Bereich Wirtschaftsförderung, insbesondere durch Aufbau, Unterstützung und Weiterentwicklung von Clustern. Gleich mehrere Verbände hatten auf Initiative der GmbH in den vergangenen Jahren ihre Arbeit aufgenommen. Neben den Clustern „BioRN“ und „Forum Organic Electronics“, beide im Jahr 2008 als BMBF-Spitzencluster ausgezeichnet und mit 80 Mio. Euro Fördermitteln ausgestattet, sind auch Vereine wie GeoNet, MRN oder StoRegio zunächst unter dem Dach der MRN entstanden und später in eigenständige Strukturen übergegangen. Existenzgründungsberatung und Standortmarketing mit Gewerbeimmobilienportal und Immobilienmarktbericht ergänzen das Vernetzungs- und Dienstleistungsangebot.

Arbeitsmarkt vitalisieren

Um auch die Arbeitsmarktpolitik über Ländergrenzen hinweg kooperativ zu gestalten, hat sich ein starkes Netzwerk mit den Schwerpunkten „Übergänge in den Beruf“, „Vereinbarkeit von Beruf und Familie“ sowie „Willkommenskultur“ gebildet. Wichtige Entscheidungsgrundlage bildet der länderübergreifend angelegte Arbeitsmarktbericht der hiesigen Arbeitsagenturen sowie das „Wirtschafts-, Arbeitsmarkt- und Sozialmonitoring (WIAS)“. In engem Schulterschluss mit den Unternehmen, Kammern, Arbeitsagenturen und Hochschulen zielen die Aktivitäten darauf, den nahtlosen Übergang von der (Hoch-)Schule in den

Beruf zu gewährleisten. Die Vereinbarkeit von Beruf und Familie wird unter anderem mit einer Kinderbetreuungsdatenbank, mit Praxisleitfäden, Kompetenztrainings im Bereich Pflege und vielen weiteren Angeboten verbessert. Wo Wirtschaftsförderung und Standortmarketing die Region bei Investoren bekannt machen und sie bei Fach- und Führungskräften in den Fokus rückt, wird im Bereich „Vitaler Arbeitsmarkt“ insbesondere bei den ausländischen Fachkräften der Faden aufgenommen: Angefangen von der Anwerbung über das Ankommen bis hin zur Integration werden Willkommenspakete wie auch Angebote für Dual-Career-Partner unterbreitet. Nicht zuletzt im aktuell drängenden Thema der Arbeitsmarktintegration von Flüchtlingen sorgen von der GmbH koordinierte dezentrale Vernetzungsveranstaltungen in der gesamten Region für einen pragmatischen Austausch der Akteure. Flankiert werden die Aktivitäten vom Arbeitskreis der 22 Ausländerbehörden, der den ganzheitlichen Ansatz rund um Zuwanderung und Erwerbstätigkeit aus der Sicht der Verwaltung sinnvoll ergänzt. Mit dem Thema Bildung und Weiterbildung hat sich die Region einen weiteren Schwerpunkt gesetzt und diesem mit der Ausrichtung des nationalen Bildungsgipfels „EduAction“ 2016 Nachdruck verliehen.

Verwaltung vereinfachen

Ein bundesweit beachteter Erprobungsraum für länderübergreifende Kooperation entwickelte sich insbesondere im Bereich Verwaltungsvereinfachung/E-Government. Hier hob die Region im Jahr 2010 gemeinsam mit den Ländern und dem Bund das Modellvorhaben „Kooperatives E-Government in föderalen Strukturen“ aus der Taufe. Ziel ist es, Verwaltungsabläufe durch neue Formen der Zusammenarbeit und den sinnvollen Einsatz von Informationstechnologie zu vereinfachen, zu beschleunigen und kostengünstiger zu gestalten. Über 15 Projekte von der E-Vergabe-Plattform über die „Digitale Straßenkarte für Autokrane“ bis hin zum „Virtuellen Bauamt“ wurden und werden mit dem Fokus auf ein wirtschaftsorientiertes E-Government vorangetrieben. Für diese Pionierarbeit erhielt die Region den Innovationspreis 2015 des Deutschen Beamtenbundes. Mit der Auszeichnung wurde der Metropolregion

Rhein-Neckar bescheinigt, „ein Reallabor der Verwaltungsmodernisierung geschaffen zu haben, das eine neue Kultur der Kooperation entwickeln konnte, um die Leistungsfähigkeit der öffentlichen Verwaltung für die Beteiligten nachhaltig sicherzustellen und zu verbessern“. Die inhaltliche Ausrichtung führt perspektivisch hin zu einer digitalen Modellregion – auf diesem Weg soll durch die Ausrichtung des Nationalen IT-Gipfels 2017 ein wichtiger Meilenstein gesetzt werden.

Europäisch vernetzen

Über den regionalen und überregionalen Wirkungskreis hinaus stellt sich die Metropolregion Rhein-Neckar auch der Herausforderung, an EU-geförderten Projekten mitzuwirken und koordinierende Projektträgerschaft zu übernehmen, so etwa beim Interreg-Projekt „Corridor Development CODE 24“. Mit der Lead-Partnerschaft für das Projektkonsortium von 18 Partnern entlang des Korridors zwischen Rotterdam und Genua zeigte der Verband sein Engagement für Wirtschafts-, Verkehrs-, Umwelt- und Raumentwicklung auch zugunsten transnationaler Entwicklungsstrategien, die wiederum positive Effekte für die eigene nachhaltige Raumentwicklung erzeugen. Aus diesem Projekt heraus erfolgte im Jahr 2015 gemeinsam mit bisherigen und neuen Partnern unter der Federführung des Verbands die Gründung eines Europäischen Verbunds für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) „Interregionale Allianz für den Rhein-Alpen-Korridor“ – der erste EVTZ mit Sitz in Deutschland. Dieser Schritt sorgt für die Verstärkung der Zusammenarbeit über die Nationengrenzen hinweg. Nicht zuletzt mit dem jährlich in Brüssel durchgeführten „Rhein-Neckar-Forum“ oder auch mit dem Engagement in METREX soll die Vernetzung in und mit Europa sichergestellt und Lobbyarbeit zugunsten der Metropolregionen gepflegt werden.

Kulturell erstrahlen und ehrenamtlich engagieren

Seit 2011 treibt das Kulturbüro der GmbH als zentrale Anlaufstelle die kulturelle Ausrichtung und Weiterentwicklung der Region voran. Als Vermittler zwischen Kulturschaffenden, Wirtschaft und Verwaltung sorgt es dafür, dass die kulturelle Vielfalt der Region noch sichtbarer wird und gemeinsame Projekte länderübergreifend angestoßen werden können. Mit dem „Denkfest“ wird insbesondere die Netzwerkarbeit nach innen gepflegt, im Verbund tragen Festivals, Museen und Schlösser die kulturellen Höhepunkte mit einem eigenen Magazin nach außen. Leitbild der Aktivitäten ist die „Kulturvision Rhein-Neckar 2025“, die Vertreter aus Kultur, Politik, Verwaltung und Wirtschaft gemeinsam formuliert haben. Sie soll unter Beweis stellen, dass Kultur nicht nur weicher Standortfaktor und schmückendes Beiwerk ist, sondern identitätsstiftend und wertevermittelnd wirkt und sich kritisch mit aktuellen Fragen des gesellschaftlichen Miteinanders auseinandersetzt. Um das Miteinander in der Region geht es auch bei dem im Jahr 2008 ins Leben gerufenen und seither regelmäßig stattfindenden „Freiwilligentag“. Unter dem Motto „Wir schaffen was“ packen Bürger, Vereine und Firmen in der ganzen Region bei mehreren hundert Ehrenamtsaktionen an einem Tag mit an.

Wie die Beispiele zeigen, versteht sich die Metropolregion Rhein-Neckar in allen Tätigkeitsfeldern als Allianz starker Partner, die mit ihren Aktivitäten – im besten Sinne des Wortes – über ihre Grenzen hinausgeht. Auf dieser Basis sollen auch die künftigen Herausforderungen angegangen werden; die Region setzt hier ihre Schwerpunkte mittelfristig auf die Themenfelder Digitalisierung (Industrie 4.0 und intelligente Vernetzung öffentlicher Infrastrukturen), Gewinnung von Fach- und Führungskräften sowie Bildung. Die besondere Raumsituation (mit der Lage in drei Bundesländern) ist Herausforderung, aber Ansporn zugleich, Regionalplanung und -entwicklung auch künftig so zu gestalten, dass nicht nur für das gesamte Gebiet der Metropolregion Rhein-Neckar, sondern auch für die eng mit ihr verbundenen benachbarten Kooperationsräume positive Effekte erzeugt werden.

Martin Tönnies

Gemeinsame Strategie für eine starke Zukunft: Metropole Ruhr

Die Metropole Ruhr wird räumlich durch den Regionalverband Ruhr, RVR, und sein Verbandsgebiet definiert, zu dem elf kreisfreie Städte (Duisburg, Mülheim an der Ruhr, Oberhausen, Bottrop, Gelsenkirchen, Herne, Essen, Bochum, Dortmund, Hagen, Hamm) sowie vier Kreise gehören. Diese Polyzentralität macht auch die Besonderheit der Metropole Ruhr aus, die sich über 4.434 km² an den Flüssen Ruhr, Emscher und Lippe sowie Teilabschnitten des Rheins erstreckt. Über 5,1 Mio. Menschen leben heute in der Metropole Ruhr. Der RVR, der im Jahr 2020 sein 100-jähriges Bestehen feiert, engagiert sich als Ideengeber und Dienstleister für die Region und gestaltet die Entwicklung der Metropole Ruhr durch Regionalplanung, Infrastrukturprojekte wie die Route Industriekultur und den Emscher Landschaftspark sowie durch Planung und Ausbau des Radwegenetzes inklusive Radschnellweg Ruhr (RS1).

Die Metropolregion Rhein-Ruhr wird im IKM aktuell durch die beiden Kooperationsräume Metropole Ruhr (RVR-Verbandsgebiet mit elf kreisfreien Städten und vier Kreisen) sowie der Metropolregion Köln/Bonn (drei kreisfreie Städte und fünf Kreise) vertreten.

Die Metropole Ruhr wird räumlich durch den Regionalverband Ruhr, RVR, und sein Verbandsgebiet definiert (vgl. Abb. 1). Es erstreckt sich über 4.434 km² an den Flüssen Ruhr, Emscher und Lippe und Teilabschnitten des Rheins, mit einer Ost-West-Ausdehnung von 116 km und Nord-Süd-Ausdehnung von 67 km. Über 5,1 Mio. Menschen leben heute in der Metropole Ruhr. Sie weist statistisch mit 1.137 Einwohnern pro km² eine hohe Einwohnerdichte auf, außerhalb des Ballungskerns ist der Raum jedoch eher ländlich und dünner besiedelt.

Der RVR, der im Jahr 2020 sein **100-jähriges Bestehen** feiert, besteht aus den elf kreisfreien Städten Bochum, Bottrop, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Hamm, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen sowie den vier Kreisen Ennepe-Ruhr, Recklinghausen, Unna und Wesel mit insgesamt 42 kreisangehörigen Städten und Gemeinden. Diese Polyzentralität macht auch die Besonderheit der Metropole Ruhr aus.

Der RVR mit Sitz in Essen ist eine Körperschaft öffentlichen Rechts. Aus den Räten und Kreistagen der Mitgliedskommunen

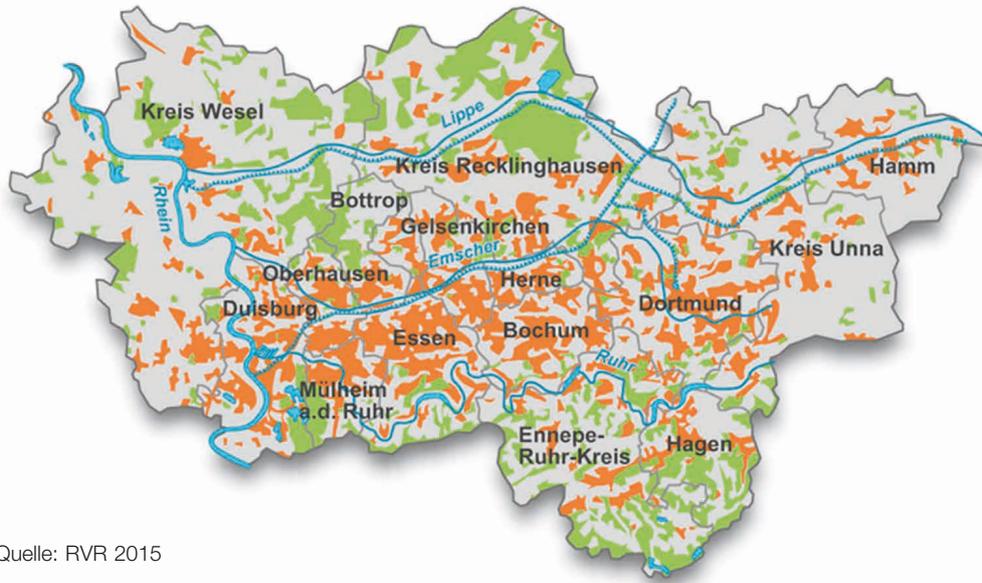
werden Vertreterinnen und Vertreter in die Verbandsversammlung, auch Ruhrparlament genannt, gewählt. Das Wahlverfahren stellt sicher, dass die Ergebnisse der Kommunalwahl sich in der Zusammensetzung dieses Verbandsorgans abbilden. Die Verbandsversammlung entscheidet als Regionalrat auch über die Änderungen und Neuaufstellung des Regionalplans. Weitere wichtige politische Gremien sind der Verbandsausschuss sowie verschiedene Fachausschüsse. Der Kommunalrat aus Oberbürgermeistern und Landräten der Region berät die Verbandsversammlung und ist ein Bindeglied zu den Kommunen. Die Verbandsverwaltung wird von der Regionaldirektorin geleitet, unterstützt durch Bereichsleiter.

Der RVR-Haushalt finanziert sich über die Umlage von 15 Mitgliedskörperschaften, für das Jahr 2016 in Höhe von rund 54 Mio. Euro, und wird über projektbezogene Zuschüsse des Landes NRW und der EU ergänzt. Das Haushaltsvolumen des RVR beläuft sich für das Jahr 2016 auf insgesamt rund 74 Mio. Euro.

1 Historie

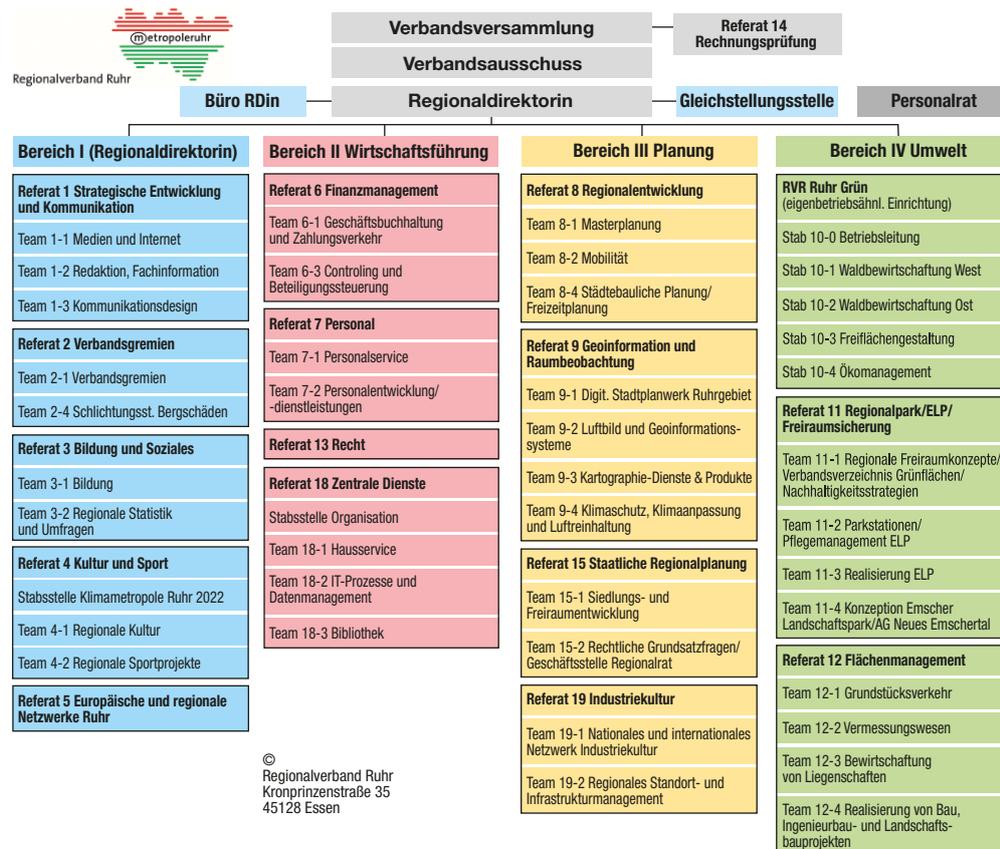
Am 5. Mai 1920 wurde der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk, SVR, durch preußisches Gesetz gegründet, um sich als kommunal getragener Verband um die Umwelt- und Siedlungsprobleme der Montanregion im Wachstum städteübergreifend zu

Abbildung 1
Die Metropole Ruhr in den Grenzen des RVR-Verbandsgebietes



Quelle: RVR 2015

Abbildung 2
RVR-Organisationsstruktur: Strukturiert in vier Bereiche und insgesamt 19 Referate zählt der RVR rund 460 MitarbeiterInnen



Quelle: RVR 2015

kümmern. Das Ziel, die Lebensbedingungen der Bevölkerung und die Entwicklungsperspektive der Region systematisch und flächendeckend zu verbessern, blieb bei jeder der zahlreichen gesetzlichen Neuformulierungen des Verbandes konstant.

So bestimmte der nordrhein-westfälische Landtag – nach Verlagerung der Regionalplanungskompetenz – am 1. Oktober 1979 den Kommunalverband Ruhrgebiet, KVR, als Rechtsnachfolger des SVR. Dieser wurde wiederum ab 1. Oktober 2004 auf neuer gesetzlicher Grundlage mit zusätzlichen Kompetenzen zum Regionalverband Ruhr, RVR, umgestaltet. Mit gesetzlichen Reformen in den Jahren 2004 und 2007 gab der Landtag des Landes Nordrhein-Westfalen dem RVR erneut weitreichende Planungskompetenzen für die Metropole Ruhr. Seit der Übernahme der Regionalplanung Ende 2009 besteht somit wieder die Chance, erstmals seit 1966 einen einheitlichen Regionalplan Ruhr aufzustellen. Das Verbandsgebiet ist aktuell noch in fünf verschiedene Regionalpläne aufgeteilt. Für den RVR ist dies ein Anlass, den Raum als planerische Einheit in den Blick zu nehmen, strategisch konzeptionelle Überlegungen und raumordnerische Umsetzung zusammenzudenken und mit allen relevanten Akteuren einen integrierenden Rahmen für die räumliche Entwicklung zu schaffen. Dies eröffnet neue Chancen und positive Effekte für die gesamte Region.

2 Themen/Projekte/Aufgaben

Gemeinsam mit seinen Mitgliedsstädten und -kreisen sowie regionalen Einrichtungen und Vertretern von Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Kultur und Sport entwickelt und fördert der RVR regionales Denken und Handeln.

Zu seinen Pflichtaufgaben nach RVR-Gesetz zählen:

- die staatliche Regionalplanung
- das Erstellen von Masterplänen, Planungs- und Entwicklungskonzepten
- die Fortführung und Weiterentwicklung des Emscher Landschaftsparks und der Route der Industriekultur sowie Auf- und Ausbau weiterer regionaler Trägerschaften

- die Sicherung und Weiterentwicklung von Flächen (Grün, Wasser, Wald) für Erholung sowie zum Erhalt eines ausgewogenen Naturhaushaltes
- die regionale Wirtschaftsförderung, Standortmarketing, Tourismusförderung und Öffentlichkeitsarbeit
- die Analyse und Bewertung von Daten zur Strukturentwicklung (Raumbeobachtung)

Darüber hinaus erfüllt der RVR eine Reihe von freiwilligen Aufgaben mit regionaler Bedeutung wie die Übernahme von Trägerschaften bei Kultur- und Sportprojekten (Kulturhauptstadt Europas 2010, Ruhr Games), die Beteiligung an Einrichtungen und Freizeitanlagen sowie die Durchführung von vermessungstechnischen und kartographischen Arbeiten. Zusammen mit seinen kommunalen Partnern trägt er sieben Revier- und Freizeitparks. Der RVR erhebt zudem Geo- und Klimadaten über die Region und stellt sie seinen Mitgliedskommunen unter anderem für planerische Zwecke zur Verfügung. Abbildung 2 zeigt die Organisationsstruktur des RVR.

Seit 2015 gehört zu den freiwilligen Aufgaben auch die Verkehrsentwicklungsplanung für das Verbandsgebiet. Dazu zählt auch die Unterstützung der Verbandskommunen bei der Verkehrsentwicklungs- und Nahverkehrsplanung, wobei hier die Planungen der Zweckverbände für den SPNV Beachtung finden. Darüber hinaus verfolgt der RVR im Rahmen seiner Europainitiative die Vernetzung der kommunalen Europaarbeit im Verbandsgebiet.

Auf Antrag können weitere Aufgaben erfüllt werden, beispielsweise im Bereich der Abfallentsorgung, bei der Ausarbeitung von Landschaftsplänen, bei Maßnahmen der Landschaftspflege und Betreuung besonders zu schützender Landschaftsteile.

Bestimmte Aufgaben werden über hundertprozentige Tochtergesellschaften wahrgenommen, beispielsweise durch die Ruhr Tourismus GmbH, RTG, die Wirtschaftsförderung metropolerohr GmbH, wmr, oder die Abfallentsorgungsgesellschaft Ruhrgebiet mbH, AGR.

3 Was uns stark macht

Eine Besonderheit des RVR und der Metropole Ruhr ist die Tradition der Förderung und Systematisierung des **regionalen Radverkehrs**. Seit rund 30 Jahren entwickelt und baut der RVR mit seinen Verbandskommunen ein regionales Radwegenetz, das bereits rund 700 km umfasst. In der ersten Phase lag der Schwerpunkt auf der Freizeit- und Tourismusnutzung: Der Ruhrtal-Radweg, die Römer-Lippe-Route und die Route der Industriekultur per Rad sind inzwischen Produkte, die unter dem Label „Rad.Revier.Ruhr“ touristisch platziert sind. Derzeit liegt der Fokus auf der Förderung eines klimaschonenden und gesundheitsfreundlichen Alltagsradverkehrs. Die Planung und der Bau eines Radschnellwegs von Duisburg bis nach Hamm mit einer Länge von 101 km sind hierfür wichtige Schritte.

Historisch begründet liegt ein weiterer Schwerpunkt der Verbandsarbeit auf der Freiraumentwicklung. Hier sind die **regionalen Grünzüge und der Emscher Landschaftspark** als grüne Mitte der Metropole Ruhr von besonderer Bedeutung. Die aktuellen Herausforderungen der Freiraumentwicklung sind der Klimawandel und die Klimaanpassung sowie klimaneutrale Mobilität, der demografische Wandel, Teilhabe aller in der Region lebenden Menschen, ein regionales Parkmanagement und die Parkpflege, um den Landschaftswert zu erhalten. Derzeit läuft ein regionaler Abstimmungsprozess mit allen Partnern des Parks in Moderation des RVR, um den regionalen Konsens zu erneuern und sich für eine Ausrichtung der Internationalen Gartenschau im Jahr 2027 (IGA 2027) zu bewerben. Das Konzept eines produktiven Parks verdeutlicht dabei die programmatische Neuausrichtung des Emscher Landschaftsparks. Der „Produktive Park“ bündelt Leistungen und Funktionen der Städtelandschaft wie beispielsweise urbane Landwirtschaft, urbane Waldnutzung, Mobilität, Umweltbildung, Kunst und Kultur, Erholung, Freizeitwirtschaft, Wohnen und Landschaft als Standort von Gewerbe. Gleichzeitig soll eine stärkere Teilhabe der Menschen an ihrem Park ermöglicht werden.

Wichtige Grundlage für das regionale Wirken des Verbandes ist eine hochwertige,

räumlich umfassende Datenbasis. Nach langjährig konstanter und systematischer **Raumbeobachtung** kann der RVR auf eine breite Datengrundlage zu Wirtschafts-, Siedlungs-, Umwelt- oder Klima-Themen zurückgreifen. Im Flächeninformationssystem Ruhr werden die zur Analyse der räumlichen Entwicklung im Verbandsgebiet notwendigen Daten dokumentiert und regelmäßig aktualisiert. Dies ermöglicht bzw. vereinfacht die Entwicklung innovativer Konzepte für die Regionalentwicklung. In einer dreijährigen Erprobungsphase werden aktuell die Geodaten der elf kreisfreien Städte und der vier Kreise des RVR zu einem **Geonetzwerk metropoleruhr** auf einer gesamtregionalen Plattform zusammengeführt und zugänglich gemacht.

Auch der Themenkomplex **Wissenschaft & Bildung** spielt eine bedeutende Rolle für die Metropole Ruhr. Mit Veranstaltungsformaten wie dem Bildungsforum Ruhr, dem Wissensgipfel Ruhr oder der Wissensnacht Ruhr greift der RVR aktuelle Entwicklungen und Themen der Wissensmetropole Ruhr auf, stärkt den Dialog der Bildungs- und Wissenschaftsakteure, kommuniziert die Themen der Wissensmetropole Ruhr nach innen und außen und profiliert so die Wissensmetropole.

4 Auf dem Weg in die Zukunft

Bei der Neuaufstellung des Regionalplans Ruhr erprobt die Metropole Ruhr eine neue Form der strategischen Regionalplanung, bei der informelle Planungsinstrumente integraler Bestandteil sind. Der hierfür laufende **„Regionale Diskurs“** beinhaltet verschiedene Formate und miteinander vernetzte Stränge: Stadt- und teilregionale Gespräche, Regionalforen und Fachdialoge, der Ideenwettbewerb Zukunft Metropole Ruhr, informelle Planungen mit Regionalanalysen, Netzwerke und ergänzende Konzepte, begleitet durch einen kommunalen Arbeitskreis. In diesem Prozess gehen alle relevanten Akteure den Weg in die Zukunft der Metropole Ruhr gemeinsam und erarbeiten den Regionalplan Ruhr.

Mit dem geplanten **Radschnellweg Ruhr** (kurz: RS1) soll für den Alltagsradverkehr eine hochwertige, schnelle und sichere Fahrradinfrastruktur entstehen, die den

neuen, klimaschonenden Mobilitätstrends Rechnung trägt und einen Gewinn für die Metropole Ruhr bedeutet. Im unmittelbaren Einzugsbereich des RS1 (d.h. zwei km links und rechts der Trasse) leben aktuell 1,65 Mio. Menschen. Hier befinden sich 430.000 Arbeitsplätze und vier Universitäten mit rund 150.000 Studierenden. Der RS1 soll als erster Radschnellweg in Deutschland eine Metropolregion durchziehen und durch Radverkehr neue Möglichkeiten eröffnen. Mit der Eröffnung eines ersten Teilschnittes von elf km Länge besteht seit November 2015 eine direkte Verbindung zwischen den Innenstädten von Mülheim an der Ruhr und Essen und macht die zukünftigen Qualitäten des Radschnellwegs Ruhr erfahrbar.

In den letzten Jahrzehnten konnte die Metropole Ruhr mit internationalen und regional ausgerichteten Formaten (wie z. B. IBA Emscherpark, Kulturhauptstadt Ruhr 2010, ruhrtriennale) ihren Anspruch als internationaler Gast- und Taktgeber beweisen. Dadurch wurde die eigene Identität gekräftigt und die Region neu wahrgenommen. Auf Grundlage positiver Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie hat die RVR-Verbandsversammlung nun am 11. März 2016 beschlossen, sich für die Ausrichtung einer Internationalen Garten-Ausstellung Metropole Ruhr 2027 bei der Deutschen Bundesgartenschau Gesellschaft (DBG) zu bewerben. Mit der **IGA Metropole Ruhr 2027** würde ein unvergessliches Gemeinschaftsereignis in der Metropole Ruhr im Einklang mit bisherigen Großereignissen geschaffen und der „Wandel durch Kultur“ (Slogan der Kulturhauptstadt 2010) fortgeschrieben. Die Früchte des qualitativen Wandels der Landschaft in der Region sollen durch die IGA Metropole Ruhr 2027 präsentiert, inszeniert und fortgeführt werden.

Ein weiteres Dekadenprojekt ist die **klimametropole RUHR 2022**. Sie ist einer von

acht regionalen Partnern der KlimaExpo.NRW, die von der Landesregierung ins Leben gerufen wurde zur Förderung des Klimaschutzes und der Anpassung an die Folgen des Klimawandels. 15 starke Projektpartner schlossen sich 2014 im Lenkungskreis der klimametropole RUHR 2022 zusammen, beteiligt sind namhafte Institutionen und Unternehmen sowie Kommunen – zum Beispiel die Emscher-Genossenschaft, die Stiftung Mercator, die Industrie- und Handelskammern im Ruhrgebiet, die Wirtschaftsförderung Metropole Ruhr und die RAG Montan Immobilien GmbH. Zusätzlich konnten als Unterstützer mehr als 150 Partner aus Wirtschaft, Wissenschaft, Verwaltung und Zivilgesellschaft gewonnen werden. In einer Auftaktwoche 2014 präsentierte die Region eine Vielzahl an Ideen und Projekten: Vom ersten Radschnellweg der Republik (RS1) über die stadtverträgliche LKW-Navigation bis zur Umnutzung der ehemaligen Zeche Lohberg zu einem umweltbewussten Kreativquartier. Exzellente Projekte sind Vorreiter für den Klimaschutz. Sie zeigen, was heute in der Metropole Ruhr möglich ist und geben anderen Regionen wichtige Impulse. Die **Klimawochen Ruhr 2016** lenkten in zehn Wochen von April bis Juni in 250 Events im gesamten Verbandsgebiet den Blick auf lokale und regionale Strategien, Projekte und Lösungsvorschläge zu Klimaschutz und Klimaanpassung.

Zusätzlichen Bedeutungszuwachs erhielt der RVR durch die vom nordrhein-westfälischen Landtag am 28. April 2015 beschlossene RVR-Gesetzesnovelle: Kernpunkte der Novelle sind die erstmalige **Direktwahl des Ruhrparlamentes im Jahr 2020** und Kompetenzerweiterungen des Verbandes. So können die Mitgliedskommunen und -kreise künftig weitere freiwillige und obligatorische Aufgaben direkt auf den Regionalverband Ruhr übertragen.

Direkt gewählte Regionalversammlung und Kooperation mit dem Umland in der Region Stuttgart

Dorothee Eisenlohr

In der Region Stuttgart gibt es ein direkt gewähltes Regionalparlament. Der Verband Region Stuttgart erfüllt mit einem Jahresbudget von rund 390 Mio. Euro zentrale Aufgaben für die regionale Prosperität: die Planung von Siedlung, Gewerbe, Landschaft und Infrastruktur, die Trägerschaft und Finanzierung von ÖPNV und regionaler Wirtschaftsförderung sowie die Förderung von Kultur, Sport und Tourismus. Über die Region Stuttgart hinaus wird auf vielfältige Weise mit dem Umland kooperiert. Es gibt einen Koordinierungsausschuss Europäische Metropolregion Stuttgart, gemeinsame Projekte und Zusammenarbeit in thematischen Netzwerken.

1 Die Region Stuttgart

1.1 Die Notwendigkeit regionaler Kooperation

Anfang der 1990er Jahre geriet die Region Stuttgart in eine Krise. Die Branchen Automotive, Maschinenbau und Elektrotechnik schwächelten, und die Arbeitslosenzahlen stiegen. Um Gewerbe anzusiedeln, fehlten baureife Flächen. Die Stadt Stuttgart und ihr Umland stritten um Standorte für eine Müllverbrennungsanlage und eine zweite Messe und den Umgang mit der überlasteten Verkehrsinfrastruktur.

Deshalb gab es zur Frage, wie die Zusammenarbeit künftig besser geregelt werden könne, 1991 und 1993 zwei Regionalkonferenzen. Deren Ergebnis war der Beschluss, dass bestimmte Aufgaben künftig regional gebündelt erledigt werden sollten. Dazu gehörten die Planung für Industrie, Dienstleistungen und Wohnungsbau, die Planung, Trägerschaft und Finanzierung des ÖPNV und die Festlegung von Standorten für regional bedeutsame Abfallentsorgungsanlagen.

Für den Nahverkehr und die Entsorgung mineralischer Abfälle gründete man Zweckverbände, außerdem eine Marketing Tourismus GmbH und die KulturRegion Stuttgart e.V. Die gemeinsame Sportförderung wurde beschlossen, eine Wirtschaftsförderungsgesellschaft geplant.

1.2 Konstituierung

1994 errichtete das Land per Gesetz den Verband Region Stuttgart (VRS) als Körperschaft öffentlichen Rechts mit direkt gewählter Regionalversammlung. Die bis dato existierenden Verbände, der Nachbarschaftsverband Mittlerer Neckar und der Regionalverband Stuttgart, gingen darin auf. Das Verbandsgebiet umfasst die Stadt Stuttgart und die fünf umliegenden Landkreise Böblingen, Esslingen, Göppingen, Ludwigsburg und Rems-Murr, insgesamt 179 Städte und Gemeinden.

Als Pflichtaufgaben erhielt der VRS die Regional-, Landschafts- und Infrastrukturplanung, die Aufgabenträgerschaft für die S-Bahn und die regionale Wirtschaftsförderung. Zudem übernahm er freiwillige Aufgaben wie die Förderung von Kultur, Jugend und Sport, das Tourismusmarketing und die Beteiligung an Großveranstaltungen und Messen.

Zur Bewältigung dieser Aufgaben bildete man regionale Initiativen und Gesellschaften.

Nach der KulturRegion Stuttgart e.V. 1991 rief man 1994 die Regio Stuttgart Marketing- und Tourismus GmbH ins Leben. Sie wertet die Region touristisch auf und soll Gäste aus dem In- und Ausland bringen. An ihr halten 42 im Regio Stuttgart Marketing- und Tourismus e.V. organisierte Kommu-

Dorothee Eisenlohr

Europakoordinatorin und Projektmanagerin Wirtschaft/Infrastruktur beim Verband Region Stuttgart
Arbeitsschwerpunkte: internationale Aktivitäten, überregionale Kooperation, Jugendbeteiligung.
eisenlohr@region-stuttgart.org

nen, der VRS und die Stuttgart Marketing GmbH jeweils 32 % der Anteile. Die übrigen 4 % hält die IHK Region Stuttgart.

Mit dem Ziel, die Etablierung des Verbands Region Stuttgart ideell und überparteilich zu begleiten sowie für eine regionale „Aufbruchsstimmung“ zu sorgen, schlossen sich 1994 Persönlichkeiten aus Wirtschaft und Gesellschaft zum Forum Region Stuttgart e.V. zusammen. 2015 löste sich der Verein mit dem Fazit „Mission erfüllt“ auf.

1995 entstand die Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH (WRS), deren Hauptgesellschafter mit 51 % der VRS ist. Die WRS generierte weitere Ableger, etwa die MedienInitiative, das Popbüro und die Film Commission Region Stuttgart. Auch die 2011 als Zusammenschluss von Hochschulen und Kommunen gegründete Hochschul- und Wissenschaftsregion Stuttgart e.V., das Welcome Center für Zuziehende von außerhalb und die Fachkräfteallianz Region Stuttgart sind bei der WRS angesiedelt.

Der FrauenRatschlag Region Stuttgart e.V. setzte sich von 1995 bis 2010 für Frauen und Gendergerechtigkeit in der Region Stuttgart ein.

Bis heute aktiv sind die JugendRegion Stuttgart als Arbeitsgemeinschaft der Stadt- und Kreisjugendringe in der Region und das ökumenische Dialogforum der Kirchen für die Region Stuttgart.

Der VRS erhielt im Laufe seiner Tätigkeit weitere Kompetenzen. So verantwortet er z. B. seit 2004 die Planung und Konzeption regionaler Landschaftsparks und ist seit 2015 für das regionale Verkehrsmanagement, für Expressbusse und die intermodale Verknüpfung von Verkehrsträgern zuständig.

Zudem engagiert sich der VRS, seit 2002 mit einem an die WRS angeschlossenen Büro in Brüssel, für Europa.

1.3 Verfasstheit des Verbands Region Stuttgart

Die Organe des VRS sind die Regionalversammlung, der Verbandsvorsitzende und die Regionaldirektorin.

Die Mitglieder der Regionalversammlung werden von den Regionsbürgern ab 16 Jahren über Listen gewählt. Die Sitzzahlen sind proportional zu den Einwohnerzahlen der Wahlkreise. Die derzeitige Regionalversammlung, im Amt von 2014 bis 2019, hat inklusive Überhangmandate 87 Mitglieder. In der Regionalversammlung gibt es die Ausschüsse „Planung“, „Verkehr“ sowie „Wirtschaft, Verwaltung und Infrastruktur“. Im „Ältestenrat“ entscheiden Vertreter der Fraktionen über Fragen, die die Regionalversammlung selbst betreffen. Um den Fraktionsstatus zu erlangen, braucht eine Gruppe vier oder mehr Mitglieder.

Aus ihrer Mitte wählen die Mitglieder der Regionalversammlung den ehrenamtlichen Vorsitzenden des VRS und seine Stellvertreter. Er bereitet die Sitzungen vor und leitet sie.

Außerdem wählen sie die Regionaldirektorin und die zwei Leitenden Direktoren für die Bereiche Planung bzw. Wirtschaft und Infrastruktur. Die drei sind Wahlbeamte mit der Möglichkeit der Wiederwahl nach acht Jahren. Die Regionaldirektorin vertritt den VRS, setzt Beschlüsse um und leitet die Geschäftsstelle.

Die direkt gewählte Regionalversammlung des VRS ist national und international eine Besonderheit. Das große Interesse an ihr spiegelt sich unter anderem in den vielen Besuchergruppen wider, die sich aus aller Welt darüber informieren.

Der VRS vertritt die Metropolregion Stuttgart im Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland (IKM).

2 Die Europäische Metropolregion Stuttgart

2.1 Begriff und Eckdaten

Kurz nach Gründung des VRS führte die MKRO die Kategorie der „Europäischen Metropolregionen“ ein und ordnete die Region Stuttgart ihr zu.

Baden-Württemberg griff die „Europäische Metropolregion Stuttgart“ (EMRS) im Landesentwicklungsplan (LEP) 2002 auf: Die

Tabelle 1
Strukturdaten zur Stadt Stuttgart, zur Region Stuttgart und zum Gebiet der fünf Regionen Heilbronn-Franken, Neckar-Alb, Nordschwarzwald, Ostwürttemberg und Stuttgart.

Indikator	Stadt Stuttgart	Region Stuttgart	Fünf Regionen mit Anteil am Verdichtungsraum der EMRS
Einwohner (30.06.2015)	615.862	2.709.796	5.301.389
Bevölkerungsdichte in Einwohner pro km ² (30.06.2015)	2.970	742	344
Siedlungs- und Verkehrsflächenanteil in % (2014)	51,6	22,7	15,6
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (30.06.2015)	389.562	1.172.954	2.165.568
BIP je Einwohner in € (2013)	73.400	45.818	40.809

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

EMRS sei aufgrund ihrer Bedeutung für Baden-Württemberg in ihrer Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit zu stärken.

Räumlich klar definiert wird die EMRS indes nicht: Sie umfasse v.a. „den Verdichtungsraum Stuttgart einschließlich der Räume um Heilbronn [...] und um Reutlingen/Tübingen [...] und seine Randzone“ (LEP 2002: 44). Dies ermöglicht es, ausgehend vom Kern nach und nach auch weiter außen liegende Gebiete zu integrieren. Dafür, so der LEP, brauche es u. a. eine leistungsfähige Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur und eine Stärkung der Oberzentren Tübingen/Reutlingen und Heilbronn in ihrer Mittlerfunktion.

Die EMRS ist sehr heterogen, was der Blick auf wenige Kennzahlen zeigt (siehe Tab. 1).

2.2 Zusammenarbeit über die Region Stuttgart hinaus

Rund um Stuttgart und die Region wird schon lange projekt- und themenbezogen kooperiert. 2007 rief man, um die Aktivitäten zu bündeln, den „Koordinierungsausschuss Europäische Metropolregion Stuttgart“ ins Leben. Er sollte kommunalen und regionalen Akteuren eine Plattform bieten, um sich auszutauschen und gemeinsam Projekte anzustoßen.

Der Ausschuss hat 36 Mitglieder: zwölf aus den Regionen Heilbronn-Franken, Neckar-Alb, Nordschwarzwald und Ostwürttemberg, zwölf aus Kommunen in der Region Stuttgart und zwölf aus der Regionalversammlung. Beratend können Experten hinzukommen.

Vorsitzender des Koordinierungsausschusses ist der Oberbürgermeister der Stadt Stuttgart. Sein Erster Stellvertreter ist der

Vorsitzende des Verbands Region Stuttgart. Geschäftsführer des Koordinierungsausschusses ist der Regionaldirektor.

Arbeitsgruppen gibt es zu den Themen Tourismus, Wirtschaft/Innovation, Wissenschaft, Neckar/Verkehr, nachhaltige Kommunal- und Metropolentwicklung sowie E-Mobilität.

Ein Erfolgsprojekt des Ausschusses, das der VRS stark vorangetrieben hat, ist das „Metropolticket“. Mit dem MetropolTagesTicket reisen Fahrgäste in den Verkehrsverbänden der EMRS seit Januar 2012 etwas günstiger als mit dem Baden-Württemberg-Ticket. Das Ticket kommt so gut an, dass es 2018 in einen neuen Landestarif überführt wird.

Neben der Kooperation im Koordinierungsausschuss setzten die fünf Regionalverbände gemeinsam mehrere Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) um.

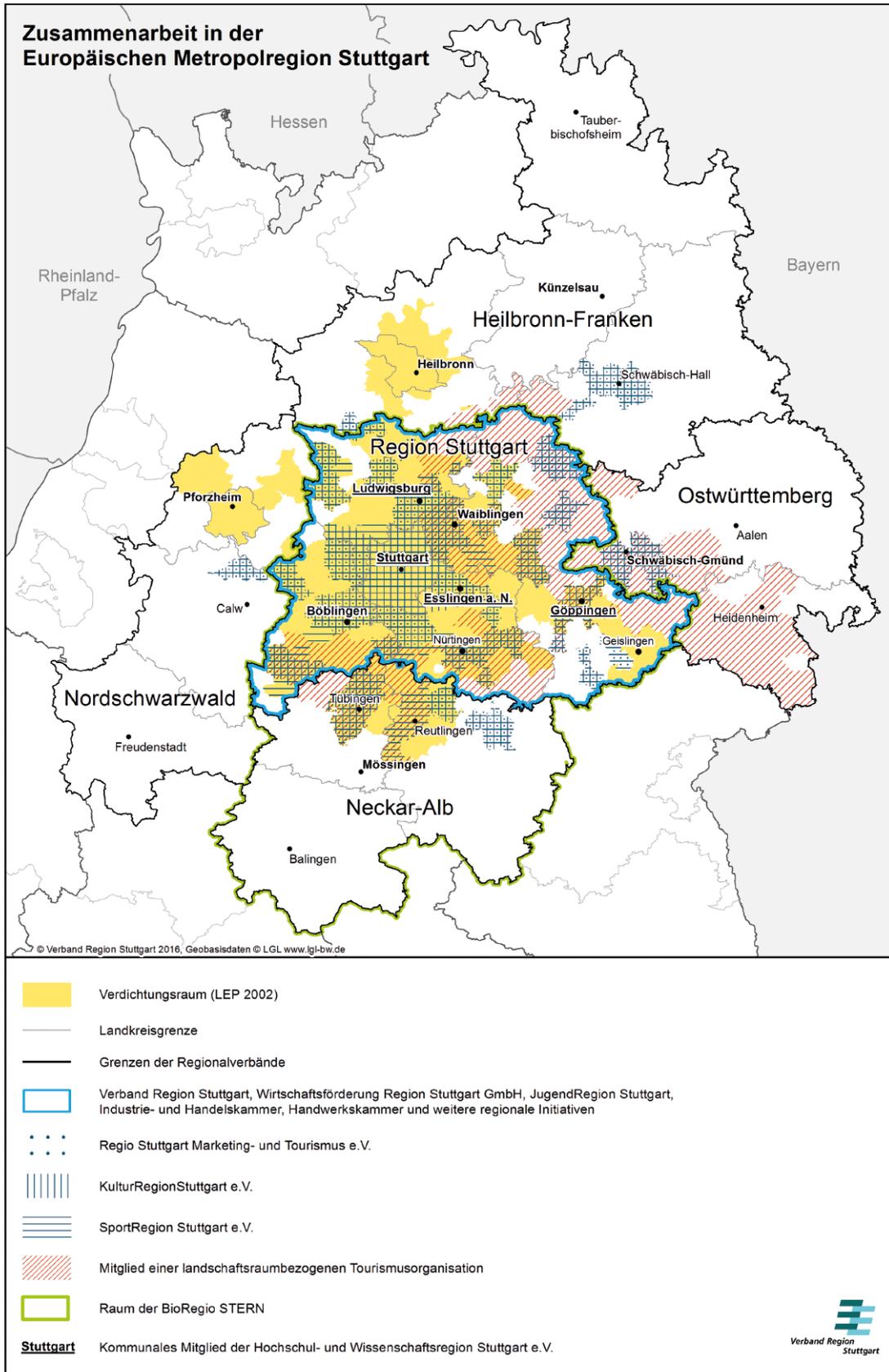
Im MORO „Metropolregion Stuttgart“ erarbeiteten sie ein Entwicklungskonzept für die EMRS und Ansätze für drei Modellprojekte in den Bereichen Verkehrsinfrastruktur, Freiraum und Siedlungsentwicklung. Zusätzlich entwickelten Raumplaner und Wissenschaftler mit Bereit- und Bestellern von Logistik ein Logistikflächenkonzept.

Im MORO „Zukunftstakt Schiene“ ging es darum, wie es gelingen kann, alle Ober- und Mittelzentren in der EMRS über zumindest stündlich verkehrende Züge zu verbinden. Projektpartner war u. a. die Deutsche Bahn AG.

Im MORO „Daseinsvorsorge“ sollten Kommunen im ländlichen Teil der EMRS dabei unterstützt werden, den demografischen Wandel infrastrukturell zu bewältigen. Dazu gab es runde Tische und Workshops.

Karte 1

Die Karte zeigt, wie verschiedene in der Region Stuttgart gegründete Organisationen und Netzwerke über das Gebiet der Region Stuttgart hinaus in den weiteren Verdichtungsraum hineinwirken.



Quelle: Verband Region Stuttgart

Viele der Organisationen und Netzwerke, die in der Region Stuttgart gegründet wurden, haben ihren Aktionsradius inzwischen über die Kernregion in die EMRS ausgedehnt (siehe Karte 1).

Die BioRegion STERN Management GmbH fördert Biotechnologie und Medizintechnik bis an den südlichen Rand der EMRS.

Die Region Stuttgart Marketing- und Tourismus GmbH hat ihre Vermarktungsservices für landschaftsraumbezogene Tourismusorganisationen geöffnet.

KulturRegion, SportRegion und Hochschul- und Wissenschaftsregion kooperieren mit Kommunen aus der EMRS.

Für viele Wirtschaftsfördernetzwerke der WRS, z.B. Clusterinitiativen und Kompetenzzentren, gilt dasselbe.

3 Fazit und Ausblick

Wenn man sich die Zusammenarbeit, die in der EMRS auf verschiedenen Ebenen und in verschiedenen Bereichen stattfindet, anschaut, kann man daraus schließen, dass sich die Aktivitäten – sei es die Gründung des Koordinierungsausschusses, die Durchführung der Modellvorhaben für Raumord-

nung oder die Ausweitung der Arbeit der zunächst nur für die Region Stuttgart tätigen Organisationen und Netzwerke auf die EMRS – auf jeden Fall gelohnt haben. Jenseits eines Labels „Metropolregion“ sind Akteure und Institutionen aus Wissenschaft, Verwaltung und Wirtschaft eng miteinander vernetzt. Diese Vernetzung nutzt dem Raum als Ganzes, und sie wäre ohne eine Initialzündung über die genannten Projekte vielleicht niemals entstanden.

Trotz dieser positiven Bilanz gilt es zu fragen, inwieweit die bestehenden Strukturen, etwa der Koordinierungsausschuss EMRS, die künftige Zusammenarbeit noch bestmöglich unterstützen.

Diese Frage treibt die politischen Akteure in der EMRS derzeit um: Wie wird es mit der Kooperation in der Hauptstadtmetropolregion des Landes Baden-Württemberg weitergehen? Man darf gespannt sein. Eines jedoch ist sicher: Das Motto des Verbands Region Stuttgart „Kräfte bündeln“ wird dabei eine wichtige Rolle spielen.

Mehr Informationen zum Verband Region Stuttgart finden sich unter www.region-stuttgart.org, mehr zum Leben und Arbeiten in der Region Stuttgart unter www.region-stuttgart.de.

Literatur

- Borgmann, Thomas, 1993: Fünf vor zwölf für die Region. Stuttgarter Zeitung, 16.01.1993
- Forum Region Stuttgart, 2015: Pressemitteilung, 8.10.2015
- Innenministerium Baden-Württemberg, 1991: Regionalkonferenz Stuttgart am 24. April 1991, Reden, Statements, Ergebnis der Diskussion.
- Verband Region Stuttgart, 2014: 20 Jahre. Rückblicke, Einblicke, Ausblicke.
- Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg, 1993: Regionalkonferenz in Stuttgart am 25. Januar 1993. Schlussberichte der Arbeitsgruppen I-IV und des Arbeitskreises Struktur- und Finanzierungsfragen.

Verwendete Rechtsquellen

- Gesetz über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart vom 7. Februar 1994, Gesetzblatt von Baden-Württemberg, S. 92.
- Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart vom 23. November 2004, Gesetzblatt von Baden-Württemberg, S. 800.
- Gesetz zur Fortentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region Stuttgart vom 21. April 2015, Gesetzblatt von Baden-Württemberg, S. 282.
- Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg, 2002. Raumordnungspolitische Handlungsrahmen, Beschluss der Ministerkonferenz für Raumordnung, 8. März 1995.

Stadt-Land-Partnerschaften

Rüdiger Ahrend
Daniela Glocker

Stadt und Land zeichnen sich durch einen wachsenden Austausch von Menschen-, Güter- und Kapitalströmen aus. Je besser Stadt und Land miteinander vernetzt sind, desto mehr können sie von ihrer differenzierten und komplementären Ausstattung profitieren und ihre Wettbewerbsfähigkeit stärken. Kooperationen in Form von Stadt-Land-Partnerschaften können die funktionale Vernetzung unterstützen, besonders wenn sich die funktionale Region über mehrere administrative Grenzen erstreckt. Fallbeispiele aus OECD-Ländern zeigen, dass Stadt-Land-Partnerschaften einen Mehrwert für die Entwicklung des gesamten funktionalen Raums haben, wenn sich die relevanten Akteure als Teil eines funktionalen Raumes begreifen und gemeinsame Ziele sowohl klar definieren als auch den jeweiligen Nutzen sachlich einschätzen.

Stadt und Land werden traditionell als gegensätzliche Raumeinheiten mit separaten Themen in Forschung und Politik wahrgenommen. Diese Gegensätzlichkeit beruht auf Unterschieden in den räumlichen, wirtschaftlichen und sozialen Eigenschaften, die zu spezifischen Arbeits- und Lebenswelten führen und typischerweise in unterschiedlichen Identitäten reflektiert sind. Es besteht jedoch eine zunehmende physische und funktionale Integration zwischen Stadt und Land, die in einem wachsenden Austausch von Menschen-, Güter- und Kapitalströmen sichtbar wird. Die Stadt, als Motor für wirtschaftliche Entwicklung, bietet nicht nur ökonomische Chancen, sondern stellt auch städtische und kulturelle Einrichtungen zur Verfügung. Ländliche Gebiete bieten Platz für landintensive Produktion, Grünflächen und gute Wohn- und Freizeitqualität. Aufgrund ihrer differenzierten und komplementären Ausstattung kann eine stärkere Integration zwischen Stadt und Land die Position im regionalen und auch globalen Standortwettbewerb stärken. In den OECD-Ländern ist daher ein steigendes Interesse bezüglich der Entwicklung von Governance- bzw. Verwaltungsstrukturen wahrzunehmen, um die Vernetzung zwischen Stadt und Land zu fördern und so die Ressourcen vor Ort besser zu nutzen und die Lebensqualität der Menschen zu verbessern (OECD 2013).

1 Das gemeinsame wirtschaftliche Potenzial von Stadt und Land – von Interaktionen zu Partnerschaft

Sowohl städtische als auch ländliche Regionen haben das Potenzial zu wachsen.

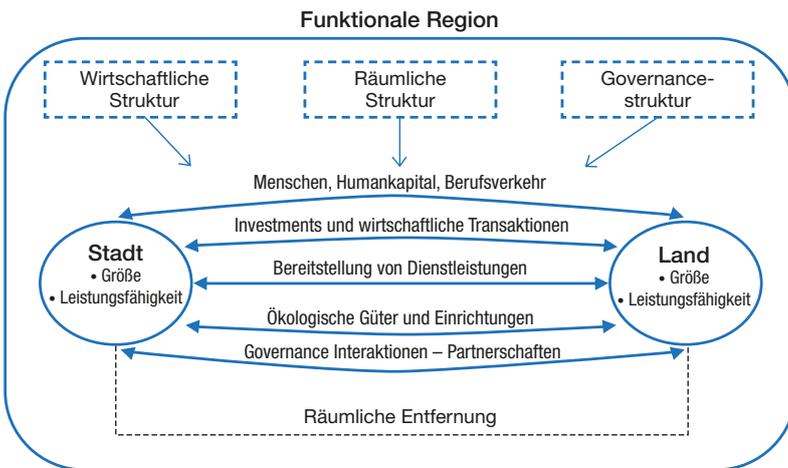
Städte besitzen Agglomerationsvorteile, die sie zu den wirtschaftlichen Motoren einer Volkswirtschaft machen. So zeigen die Ergebnisse von Ahrend et al. (2014), dass sich die Produktivität einer Stadt mit jeder Verdoppelung der Einwohnerzahl um 2–5% erhöht. Doch das Wachstumspotenzial beschränkt sich nicht nur auf städtische Zentren. Das Resultat einer OECD-Studie zeigt, dass ländlich weder ein Synonym für Landwirtschaft sein muss, noch dass es wirtschaftliche Verschlechterung impliziert (OECD 2006). Jedoch ist die Variabilität des wirtschaftlichen Wachstums in ländlichen Räumen größer, welche zum Teil durch die Entfernung zu Stadtzentren erklärt werden kann. Ländliche Regionen, die näher an städtischen Zentren liegen, können von deren urbanem Charakter und Infrastruktur profitieren. Je stadtferner eine Region ist, desto weniger Wachstumsdynamik ist vorhanden (Ahrend/Schumann 2014; Veneri/Ruiz 2013).

Je besser Stadt und Land miteinander vernetzt sind, desto mehr können sie von ihrer differenzierten und komplementären Ausstattung profitieren und den Zugang zu Arbeit, Einrichtungen und Dienstleistungen erleichtern. Stadt und Land können über eine Vielzahl von verschiedenen Funktionen miteinander in Beziehung stehen. Diese Funktionen können zum einen durch einen Austausch von Menschen-, Güter- und Kapitalströmen von demografischer und wirtschaftlicher Natur sein, zum anderen aber auch die Versorgung mit öffentlichen Dienstleistungen, Bereitstellung von Infrastruktur und die Zusammenarbeit von lokalen Verwaltungen beinhalten (siehe Abb. 1).

Rüdiger Ahrend, PhD
ist Leiter der Abteilung Stadtforschung im Bereich Regionale Raumentwicklung an der OECD.
Arbeitsschwerpunkte: Stadtentwicklung und Verwaltungsstrukturen in Metropolregionen, Stadtpolitik, Regionale Struktur- und Raumentwicklungspolitik.
Rudiger.Ahrend@oecd.org

Dr. Daniela Glocker
ist Ökonomin in der Abteilung Stadtforschung im Bereich Regionale Raumentwicklung an der OECD.
Arbeitsschwerpunkte: Stadtentwicklung und Verwaltungsstrukturen in Metropolregionen, Regionale Struktur- und Raumentwicklungspolitik, Stadtökonomie.
Daniela.Glocker@oecd.org

Abbildung 1
Stadt-Land-Interaktionen in funktionalen Regionen



Quelle: OECD (2013:23)

Die Intensität und Art der Beziehungen zwischen Stadt und Land hängen neben der Größe der jeweiligen Parteien unter anderem auch von der räumlichen Distanz ab. In OECD (2013) werden daher drei verschiedene Klassifizierungen aufgeführt, die verschiedene Implikationen für Interaktionen zwischen Stadt und Land haben: *i) Metropolregionen; ii) Netzwerk aus Klein- und mittelgroßen Städten; iii) und Dünnbesiedelte Regionen mit Kleinstädten.* Metropolregionen sind durch mindestens einen großen Stadtkern („Core“), der eine hohe Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte aufweist, und ein funktional integriertes Umland („Commuting Zone“) gekennzeichnet. Der Core ist das wirtschaftliche Zentrum einer Metropolregion, dessen Einfluss über die Grenzen der Region hinaus spürbar ist (siehe z.B. Ahrend/Schumann 2014). Fallstudien zeigen, dass Metropolregionen wie z.B. Nürnberg (Deutschland) oder Rennes (Frankreich) die Verbesserung des Transports in der Region als einen wesentlichen Bestandteil der überregionalen Kooperation ansehen. Eine Verbesserung des Transportnetzes erlaubt eine erhöhte funktionale Integration zwischen den städtischen und ländlichen Räumen in der Region. Ein gut organisiertes multi-modales Transportsystem mit verbessertem Zugang zum wirtschaftlichen Zentrum erlaubt eine bessere Deckung von Arbeitsangebot und Nachfrage. Gut erreichbare ländliche Räume in der Metropolregion können durch attraktive Freizeitmöglichkeiten und Tourismus Anreize für die Stadtbevölkerung setzen und bieten zudem einen Wohnort mit hoher ökologischer und sozialer Qualität.

Ein Netzwerk aus kleinen und mittelgroßen Städten besitzt im Vergleich zu Metropolregionen mehrere Zentren, die funktional miteinander in einer nicht-hierarchischen Beziehung stehen. Die städtischen und ländlichen Gebiete in solch einem polyzentrischen Netzwerk sind weniger stark abgegrenzt und weisen häufig viele Verbindungen miteinander auf. Trotz einer geringeren Bevölkerungszahl in den einzelnen Städten können in solchen Regionen Agglomerationsvorteile durch gute Vernetzung erreicht werden. So können diese zum Beispiel neben der Koordination von Dienstleistungen, Behörden und Freizeitmöglichkeiten insbesondere durch ein integriertes Transportwesen unterstützt werden. Komplementaritäten zwischen den Städten sind für diese Regionen sehr wichtig, und durch eine gute Vernetzung und Koordination können Städte den Bewohnern und Unternehmen im gemeinsamen Umland den Zugang zu Funktionen geben, die sonst nur in größeren Städten angeboten werden. Die Ergebnisse der Fallstudien der OECD zeigen, dass ein wesentlicher Anreiz für Kooperation in Netzwerken zwischen kleinen und mittelgroßen Städten aus dem resultierenden größeren politischen Einfluss und einer erhöhten Wettbewerbsfähigkeit der Region besteht. So führt ein gemeinsames Auftreten der Region zu einer besseren Sichtbarkeit im globalen Markt und kann so die Standortattraktivität für potenzielle Unternehmen und Investoren erhöhen. Zudem erlaubt eine Zusammenarbeit eine Vergrößerung der administrativen Kapazitäten und einen leichteren Zugang zu finanziellen Mitteln für die regionale wirtschaftliche Entwicklung.

Dünnbesiedelte Regionen mit Kleinstädten weisen einen ländlichen Charakter mit einigen wenigen konzentrierten Funktionen auf. Eine geringe Bevölkerungsdichte in solchen Regionen erschwert die Versorgung mit öffentlichen Dienstleistungen und erfordert oft die Kooperation zwischen deren kleinstädtischen und ländlichen Gebieten, um z.B. eine Wirtschaftlichkeit der Versorgung zu erzielen.

Die funktionale Vernetzung von Stadt und Land erstreckt sich meist über mehrere administrative Grenzen hinweg, sodass eine Kooperation der lokalen und regionalen Verwaltungen notwendig für die gemein-

Dieser Artikel basiert auf OECD (2013), Rural-Urban Partnerships: An Integrated Approach to Economic Development, OECD Publishing. <http://dx.doi.org/10.1787/9789264204812-en>. Die Ergebnisse in diesem Report basieren auf den darin enthaltenen Fallstudien für: Prag-Mittelböhmen, Tschechische Republik (*Prag-Central Bohemia, Czech Republic*); Jyväskylä und Saarijärvi-Viitasaari, Zentral-Finnland, Finnland (*Jyväskylä and Saarijärvi-Viitasaari, Central Finland, Finland*); Extremadura, Spanien (*Extremadura, Spain*); West-Pommern, Polen (*Central Zone, Western Pomerania, Poland*); Beira Interior Sul, Portugal; Lexington, Kentucky, Vereinigte Staaten von Amerika (*Lexington, Kentucky, United States*); Regionale Allianz Geelong (G21), Geelong, Australien (*Geelong Region Alliance (G21), Geelong, Australia*); Metropolregion Nürnberg, Deutschland (*Nuremberg Metropolitan Region, Germany*); Metropolregion Rennes, Frankreich (*Rennes Métropole, France*); Provinz Forlì-Cesena, Italien (*Province of Forlì-Cesena, Italy*); Städtepartnerschaft Brabant, Niederlande (*BrabantStad, Netherlands*).

same Entwicklung ist. Da sich die Beziehungen zwischen Stadt und Land nach jeweiliger Größe und Distanz voneinander unterscheiden, können diese Interaktionen oft nicht optimal in einer Verwaltungsstruktur eines Staates berücksichtigt werden. Die Entwicklung von individuellen Stadt-Land-Partnerschaften hat sich jedoch als eine wirksame Alternative etabliert, um Interaktionen zwischen Stadt und Land zu fördern und so das wirtschaftliche Wachstum und die Lebensqualität der Bevölkerung zu steigern. Unter Stadt-Land-Partnerschaften werden Koordinationsmechanismen verstanden, die die Vernetzung zwischen Stadt und Land fördern und das Erreichen gemeinsamer Ziele unterstützen. Um dies zu erreichen, sollte in einer Stadt-Land-Partnerschaft das Bewusstsein für die gegenseitige Abhängigkeit in der jeweiligen funktionalen Region vorhanden sein. Die zentralen Akteure einer Stadt-Land-Partnerschaft sollten selbstverständlich sowohl den städtischen als auch den ländlichen Raum repräsentieren. Sie können aus dem privaten und dem öffentlichen Sektor

kommen und auch Vertreter verschiedener Regierungsebenen umfassen. Auch wenn die Form und Ausprägung von Stadt-Land-Partnerschaften mit regionalen Gegebenheiten variieren, bleibt deren Hauptaufgabe, gemeinsame Ziele und Interessen im funktional integrierten Raum gemeinsam zu regeln.

2 Der Nutzen von Stadt-Land-Partnerschaften

Es gibt verschiedene Mechanismen, wie Stadt-Land-Partnerschaften zu besseren wirtschaftlichen Bedingungen in der Region führen können. So können Stadt-Land-Partnerschaften unter anderem die Erzeugung von „öffentlichen Gütern“ erleichtern, die die wirtschaftliche Entwicklung in der Region unterstützen und sich positiv auf die Lebensqualität der Bevölkerung auswirken. Lexington (Kentucky) ist zum Beispiel eine Metropolregion, die sich über sechs unterschiedliche Counties erstreckt. Eine Kooperation von städtischen und ländli-

Tabelle 1
Nutzen von Stadt-Land-Partnerschaften

Kategorie der beobachteten Nutzen	Spezifischer Nutzen	Fallstudie Region
Erzeugung öffentlicher Güter	Stärkung des Bewusstseins der regionalen Identität oder Kultur der Kooperation	Nürnberg, Forlì-Cesena, Geelong, Rennes, West-Pommern, Extremadura, Beira Interior Sul, Zentral-Finnland
	Größere und stärker vernetzte Märkte	Lexington, Forlì-Cesena
	Ausnutzung lokaler Produktionsverbindungen	Forlì-Cesena, Nürnberg, Brabant, Geelong
	Bessere Nutzung, Stärkung oder Ausbau der Ressourcen vor Ort	Nürnberg, Rennes
	Stärkung der Position im Standortwettbewerb	Nürnberg, Forlì-Cesena, Geelong, Brabant, Rennes, West-Pommern
	Mobilisierung ungenutzter Ressourcen	Geelong, Nürnberg, Brabant, Rennes, Lexington, West-Pommern
Erhöhte Wirtschaftlichkeit durch Größenvorteile (Skalenerträge)	Wirtschaftliche Vernetzungen	Forlì-Cesena, Extremadura (LAGs)*, Nürnberg, Brabant
	Stärkerer politischer Einfluss, höhere Finanzkraft und verbesserter Dialog mit anderen Verwaltungsebenen	Geelong, Nürnberg, Forlì-Cesena, Brabant, Extremadura, Beira Interior Sul (LAGs)
	Verbesserung von Qualität, Zugang oder Wirtschaftlichkeit in der Versorgung mit Dienstleistungen	Extremadura, Zentral-Finnland, Geelong, Prag, Forlì-Cesena, Nürnberg, Brabant, Beira Interior Sul, Rennes, West-Pommern
Kapazitätsaufbau	Verbesserung der Kapazität lokaler Gebietskörperschaften Aufgaben auszuführen	Nürnberg, Forlì-Cesena, Rennes, Lexington, Geelong, Prag, Zentral-Finnland, Beira Interior Sul, Extremadura, Brabant
Berücksichtigung negativer Externalitäten	Eingrenzung von unproduktivem (Nullsummen) Wettbewerb zwischen lokalen Gebietskörperschaften (zum Beispiel Steuerwettbewerb)	Rennes (Steuerwettbewerb), Brabant, Nürnberg, Geelong, Beira Interior Sul (LAGs), Extremadura (LAGs)
Verbesserte Koordination	Die Verbesserung lokalen Wissens durch soziales Lernen und Informationsaustausch	Nürnberg, Forlì-Cesena, Rennes, Lexington, Geelong, Zentral-Finnland, Beira Interior Sul, Extremadura, Brabant, Prag
	Erstellung gemeinsamer strategischer Ziele, um wirtschaftliche Entwicklung zu stärken	Geelong, Nürnberg

*Hinweis: LAG = Lokale Aktionsgruppen
Quelle: OECD (2013: 60)

chen Regionen auf funktionaler Ebene und die gemeinsame Unterstützung wirtschaftlicher Aktivitäten wirkte der Fragmentierung zwischen den Akteuren entgegen und führte zu einer positiven Wirtschaftsentwicklung im gesamten Gebiet. Weitere Initiativen von Stadt-Land-Partnerschaften versuchen, das regionale Image zu stärken, um die Visibilität und Attraktivität für Investoren und Tourismus zu erhöhen (siehe Tab. 1). In der Metropolregion Nürnberg wurde z. B. die Erzeugung einer regionalen Identität als Voraussetzung für eine Stärkung regionaler Wirtschaftskreisläufe erachtet. Im Rahmen der Stadt-Land-Partnerschaft wurden daher unter anderem Einwohner der Städte und ländlichen Bereiche ermutigt, Freizeiteinrichtungen in ihrer Region zu besuchen und so die Metropolregion neu zu entdecken (OECD 2013).

Ein weiterer Nutzen von Stadt-Land-Partnerschaften ist die erhöhte Wirtschaftlichkeit bezüglich der Versorgung mit öffentlichen Dienstleistungen. Durch Partnerschaften können lokale Ressourcen und Kapazitäten aggregiert werden, wodurch eine effizientere Versorgung für die gesamte Region ermöglicht wird. Die Wirtschaftlichkeit der Versorgung mit öffentlichen Dienstleistungen ist positiv korreliert mit der Bevölkerungsdichte in einem gegebenen Zugangsgebiet. Besonders in dünnbesiedelten Gebieten wird die kritische Masse an Konsumenten oft nicht erreicht. Dies gilt im Besonderen für horizontal integrierte Dienstleistungen, wie zum Beispiel im Bildungs- oder Gesundheitsbereich, die sich durch eine hohe Arbeitsintensität auszeichnen. Um die Wirtschaftlichkeit von Dienstleistungen im Gesundheits- und Bildungsbereich zu erhöhen, koordinieren ausgewählte Gemeinden in Zentral-Finnland die Versorgung durch den intensiven Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologie. Transport ist ein weiterer Sektor, in dem im Rahmen von Partnerschaften oft kooperiert wird, wie z. B. in den Regionen um Prag, Nürnberg oder Rennes. Nicht nur in Bezug auf Finanzmittel sind Partnerschaften von Vorteil, sie erleichtern auch den Austausch von Informationen und von Erfahrungen im Umgang mit spezifischen Problemen. Dieser Austausch zwischen Partnern fördert damit indirekt die lokalen Kapazitäten im Umgang mit administrativen Aufgaben und der Bereitstellung

von Dienstleistungen. Zusätzlich können auch direkte Initiativen, wie zum Beispiel Master-Kurse von der Stadt für kleinere umliegende Gebietskörperschaften, die lokalen Kapazitäten erhöhen. So hat zum Beispiel die Stadt Amsterdam im Rahmen der „Amsterdam – Die verantwortungsbewusste Hauptstadt (*Amsterdam: The Responsible Capital*)“-Partnerschaft ihre Expertise in Bezug auf Bevölkerungsabnahme in organisierten Kursen zum Thema Neustrukturierung mit den kleineren umliegenden Gemeinden geteilt. Zusätzlich zu diesen Kursen richtet das Raumplanungsamt (*Physical Planning Department, DRO*) Veranstaltungen mit internationalen Experten und Akteuren in Stadt-Land-Kooperationen aus. Der Wissensaustausch durch diese Kurse und Veranstaltungen unterstützte sowohl den Kapazitätsausbau in Amsterdam als auch in den umliegenden Gemeinden (Janzen 2011; OECD 2013: 54).

Negative Externalitäten zwischen städtischen und ländlichen Räumen können im Rahmen von Stadt-Land-Partnerschaften berücksichtigt und reduziert werden. In funktional (aber nicht administrativ) integrierten Regionen kann die Entscheidung einer lokalen Gebietskörperschaft Auswirkungen über deren administrative Grenzen hinweg haben. So können unter anderem unkoordinierte Politikmaßnahmen in der Raumplanung einer lokalen Gebietskörperschaft oftmals auch die umliegenden Gebiete beeinflussen und so zum Beispiel zu Zersiedlung und fragmentierter Entwicklung führen (z. B. Lexington, Kentucky; OECD 2013). Des Weiteren können negative Externalitäten in einer Region durch Wettbewerb lokaler Gebietskörperschaften um Steuereinnahmen entstehen. Einige Gebietskörperschaften können ihre Ziele zum Beispiel durch Steuerwettbewerb oder Subventionen erreichen, kreieren aber dadurch in der Region suboptimale Ergebnisse, die sich z. B. in Form von exzessivem Landverbrauch oder sozio-ökonomischer Segregation der Bevölkerung äußern können. Stadt-Land-Partnerschaften, die sich auf die gesamte funktionale Region erstrecken, können bei der Überwindung solcher Probleme helfen. In der Metropolregion Rennes wurde so zum Beispiel eine formale Partnerschaft zwischen den 38 lokalen Gebietskörperschaften eingeführt, die die Koordination im Bereich Raumplanung,

Transport, Wohnen und Besteuerung fördert. Gemeinsame Entscheidungen in diesen Bereichen und Kompensationsmechanismen unterstützen die Vermeidung von negativen Externalitäten (OECD 2013).

3 Eine Strategie für effektive Stadt-Land-Partnerschaften

Der Nutzen effektiver Stadt-Land-Partnerschaften kann sich – wie bereits ausgeführt – auf die gesamte Region erstrecken und zu einer Verbesserung der Position im Standortwettbewerb führen. Es gibt jedoch Faktoren, die eine funktionierende Partnerschaft zwischen Stadt und Land erschweren. Im nationalen Politikkontext werden Stadt und Land meist als separate Themen betrachtet. Die nationale Regierung sollte daher eine Integration zwischen Politikfeldern anstreben und so einen Dialog zwischen lokalen Akteuren in Stadt und Land fördern, die sonst unabhängig voneinander arbeiten würden. Höhere Regierungsebenen sollten sicherstellen, dass der institutionelle Rahmen lokale Akteure unterstützt, über administrative Grenzen hinweg zusammenzuarbeiten und regionale Herausforderungen in der jeweiligen funktionalen Region zu adressieren. Hierbei sollte gewährleistet werden, dass Partnerschaften, die verschiedene administrative Grenzen überschreiten, nicht mit widerstreitenden Zielen konfrontiert sind. Städtische und ländliche Akteure sollten zudem ermutigt werden, gemeinsam eine Entwicklungsstrategie rund um funktionale Regionen zu identifizieren, welche verschiedene Interaktionen zwischen Stadt und Land berücksichtigen sollten. So sind zum Beispiel die beiden Politikfelder Verkehrs- und Raumplanung hochgradig komplementär, und eine gute Koordination in der Region fördert die wirtschaftliche Entwicklung sowie die Lebensqualität der Bevölkerung. Ohne eine leistungsfähige Verkehrsanbindung kann selbst ein noch so gut geplantes städtebauliches Projekt nicht erfolgreich sein. Umgekehrt wird ein Verkehrsnetz, das nicht hinreichend an die städtebauliche Organisation einer Stadt angepasst ist, den Bewohnern keine guten Dienste erweisen. Obwohl weitgehende Übereinstimmung darüber herrscht, dass eine bessere Verzahnung von Verkehrspolitik und Raumplanung in der funktionalen

Region dazu beiträgt, kostspielige Konsequenzen einer Zersiedelung zu vermeiden und eine ausgewogene Entwicklung zu fördern, wird eine engere Koordinierung dieser beiden Politikbereiche immer noch häufig durch institutionelle Hürden behindert (OECD 2015).

Die Identifizierung gemeinsamer Interessen von Stadt und Land und des Potenzials für Zusammenarbeit ist essenziell für die Entwicklung von effektiven Stadt-Land-Partnerschaften. Starke Unterschiede zwischen den Partnern in Bezug auf Größe, Distanz, Ressourcen, Kapazität und sozio-ökonomischen Zustand können zu Interessenkonflikten zwischen den Akteuren führen und so die Zusammenarbeit erschweren. Es ist daher wichtig, alle Akteure für die jeweiligen sozio-ökonomischen Bedingungen anderer Partner zu sensibilisieren. So war zum Beispiel aufgrund der unterschiedlichen Größe und Kapazität der öffentlichen Verwaltungen die Kooperation zwischen der Stadt und den kleineren umliegenden Gemeinden in der Metropolregion Prag-Mittelböhmen nicht immer einfach (OECD 2013). Die Metropolregionen Nürnberg und Forlì-Cesana hingegen sind Beispiele, wo räumliche Nähe und geringere Unterschiede zwischen Stadt und Land in Bezug auf wirtschaftliche Funktionen und Kapazitäten ein möglicher förderlicher Faktor für die Entwicklung von Stadt-Land-Partnerschaften gewesen sind (OECD 2013).

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor für eine Stadt-Land-Partnerschaft besteht im Dialog und im Vertrauen zwischen den Partnern. Klar definierte Ziele und eine realistische Einschätzung des Nutzens einer Partnerschaft im Vorfeld helfen dabei, Vertrauen zwischen den Partnern aufzubauen, und bieten die Möglichkeit, Interessen auszugleichen. Ein besseres Verständnis der möglichen Vorteile, die eine Zusammenarbeit mit sich bringt, sowie einfache, messbare Erfolge in der Anfangsphase können die Motivation zur weiteren Kooperation stärken. Im Verlauf der Partnerschaft sollten kurz-, mittel- und langfristige Veränderungen in der Region durch objektive Indikatoren kontrolliert und bewertet werden, sodass Probleme frühzeitig erkannt und gemeinsam behandelt werden können, um Vertrauensverluste zu vermeiden.

4 Zusammenfassung

Städtische und ländliche Räume sind zunehmend durch einen Austausch von Menschen-, Güter- und Kapitalströmen miteinander verbunden. Politikmaßnahmen sollten daher nicht getrennt für Stadt und Land betrachtet werden, sondern die jeweiligen funktionalen Realitäten berücksichtigen. So kann der gemeinsame Standort durch Stadt-Land-Partnerschaften gestärkt werden, wenn die potenziellen Nutzeffekte des Arbeitsmarkts, ökologischer Zusammenhänge und sonstiger Wechselbeziehungen zwischen den verschiedenen Gebieten maximiert werden. Da Stadt-Land-Beziehungen durch jeweilige regionale Begeben-

heiten geprägt sind, gibt es kein einheitliches Erfolgsrezept. Wie in diesem Artikel jedoch aufgeführt wird, zeichnen sich erfolgreiche Stadt-Land-Partnerschaften u. a. aus durch: i) die Wahrnehmung als Teil eines funktionalen Raumes, der durch gegenseitige Beziehungen geprägt ist; ii) die Einbeziehung relevanter Akteure und Begrenzung auf Augenhöhe; iii) klar definierte Ziele und eine realistische Einschätzung des Nutzens für die jeweiligen Partner. Damit Stadt-Land-Partnerschaften einen Mehrwert für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung des gesamten funktionalen Raums haben, sollten diese Komponenten bei der Bildung von Partnerschaften berücksichtigt werden.

Literatur

- Ahrend, Rüdiger; Schumann, Abel, 2014: Does Regional Economic Growth Depend on Proximity to Urban Centres? *OECD Regional Development Working Papers*, No. 2014/07, OECD Publishing, Paris. DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/5jz0t7fxh7wc-en>
- Ahrend, Rüdiger; Farchy, Emily; Kaplanis, Ioannis; Lembcke, Alexander C., 2014: What Makes Cities More Productive? Evidence on the Role of Urban Governance from Five OECD Countries. *OECD Regional Development Working Papers*, No. 2014/05, OECD Publishing, Paris. DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/5jz432cf2d8p-en>
- Jansen, Julian, 2011: The Power of Urban-Rural Co-operation. PLANAmsterdam 5/2011, S. 22–25.
- OECD, 2006: *The New Rural Paradigm: Policies and Governance*. OECD Publishing, Paris. DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/9789264023918-en>
- OECD, 2013: *Rural-Urban Partnerships: An Integrated Approach to Economic Development*. OECD Publishing, Paris. DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/9789264204812-en>
- OECD, 2015: *Governing the City*. OECD Publishing, Paris. DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/9789264226500-en>
- Veneri, Paolo; Ruiz, Vicente, 2013: Urban-to-Rural Population Growth Linkages: Evidence from OECD TL3 Regions. *OECD Regional Development Working Papers*, No. 2013/03, OECD Publishing, Paris. DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/5k49l-crq88g7-en>

Mobilitäts- und Verkehrskonzepte in und für Metropolregionen in Deutschland

Dirk Vallée

Globalisierung und Individualisierung, der demografische Wandel mit Alterung und teilweiser Schrumpfung, die Bewältigung von Klimawandel und Klimaanpassung sowie vor allem die Sicherung von Erreichbarkeit und eine raumverträgliche, ressourcenschonende, postfossile innere und äußere Erreichbarkeit sind aktuell die größten Herausforderungen für Metropolregionen. Infolge von Massenmotorisierung, Multimodalität sowie Weiträumigkeit sind die Aktionsräume heute kaum an den administrativen Grenzen orientiert. Dieses verlangt eine Neudefinition der Denk- und Organisationsstrukturen regionaler Handlungen, die anhand des Leitsatzes „die Region ist die Stadt von heute“ näher erläutert werden sollen.

1 Ausgangslage, Aufgaben und zentrale Trends

Die heutige arbeitsteilige, individualisierte und vernetzte Gesellschaft nutzt in hoher Frequenz unterschiedliche Standorte für Wohnen, Arbeiten, Bildung, Kultur und Sport, Be- und Versorgung, Freizeit sowie für Produktion und Logistik. Sie ist auf eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur sowie nachhaltige Mobilitätskonzepte angewiesen. Die Mobilität dient dabei der Gewährleistung von Aktivitäten und Austauschbeziehungen von Menschen und Gütern, und Mobilitätskonzepte haben die Aufgabe, die Erreichbarkeit der Standorte zu sichern (Louen 2013: 11). Die Verkehrsinfrastruktur ist dabei ein wesentlicher Bestandteil, auf dem in der Vergangenheit nahezu ausschließlich der Fokus lag. Verändern die Menschen zur Ausübung ihrer Aktivitäten ihre Standorte, äußert sich das im Verkehr. Dieser kann zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln (dem ÖPNV) oder im motorisierten Individualverkehr (dem MIV, meist mit Pkw) stattfinden, wofür Verkehrskonzepte und Infrastruktur erforderlich sind. Mobilitätskonzepte hingegen reichen weiter. Sie befassen sich neben dem Verkehr auch mit Fragen der Gestaltung, Initiierung und Umsetzung von Verkehrsangeboten sowie weitergehenden Maßnahmen des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements. Verkehrsmanagement zielt dabei in erster Linie auf die Optimierung der Nutzung der vorhandenen Infrastruktur durch Beeinflussung des Verkehrsablaufs (Louen 2013: 11). Mobilitätsmanagement ist, gemäß EU-Defini-

tion, „ein nachfrageorientierter Ansatz im Bereich des Personen- und Güterverkehrs [...], der neue Kooperationen initiiert und ein Maßnahmenpaket bereitstellt, um eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche (nachhaltige) Mobilität anzuregen und zu fördern. Die Maßnahmen basieren im Wesentlichen auf den Handlungsfeldern Information, Kommunikation, Organisation und Koordination und bedürfen eines Marketings.“ (ILS/ISB 2000: 15)

Das Verkehrsverhalten der Menschen äußert sich in Form der Wahl der Ziele sowie der Verkehrsmittel. Es wird zudem von der Standortverteilung im Raum, der Erreichbarkeit der einzelnen Standorte mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln sowie den persönlichen Präferenzen und Möglichkeiten bestimmt (Axhausen/Frick 2005: 61 ff.). Analoges gilt für den Güterverkehr, wo Rohstoffe, Halbfertig- oder Fertigteile sowie Waren mittels Fahrzeugen (Lieferwagen oder Lkw), Bahn, Schiff oder durch Leitungen transportiert werden.

Den Metropolregionen kommt dabei als den Kernräumen der wirtschaftlichen Entwicklung eine besondere Bedeutung zu. Entsprechend der Leitbilder der Raumentwicklung (MKRO 2006) ist die sogenannte Gateway-Funktion für die Schaffung von Wachstum und Innovationen sowie den internationalen Austausch (BBSR 2011: 208) wichtig (siehe auch Abb. 1). Aber auch aufgrund endogener Merkmale, wie dem häufig noch anzutreffenden Bevölkerungszuwachs, erfolgt eine Konzentration von Nutzungen und Verkehr sowie damit ver-

Univ.-Prof. Dr.-Ing.

Dirk Vallée

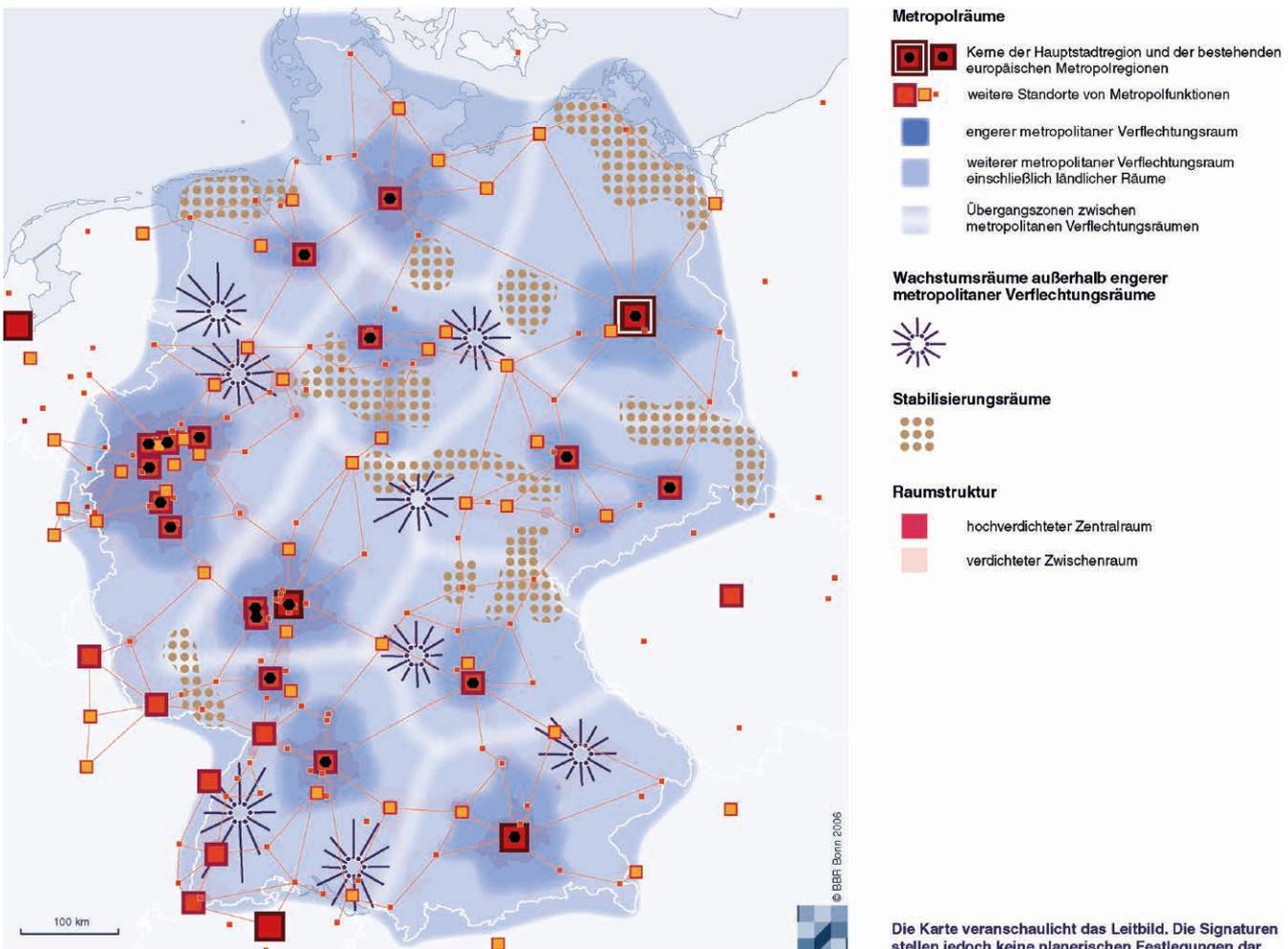
ist Inhaber des Lehrstuhls und Leiter des Instituts für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen University
vallee@isb.rwth-aachen.de

bundener Emissionen. Vor diesem Hintergrund ist die Sicherung der äußeren und inneren Erreichbarkeit besonders wichtig. Die äußere Erreichbarkeit erfolgt dabei über Flughäfen, Haltepunkte des Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnverkehrs oder leistungsfähige Häfen. Diese Verknüpfungspunkte für die äußere Erreichbarkeit müssen aber gleichzeitig eine leistungsfähige, störungsfreie und zuverlässige innere Erreichbarkeit über die regionalen Bahn- und Straßennetze aufweisen, um ihrer Funktion gerecht werden zu können. Zudem müssen die regionalen Verkehre regelmäßig in Überlagerung mit den überregionalen auf denselben Bahnstrecken und Autobahnen abgewickelt werden, sodass Störungen und Kapazitätsengpässe hier sowohl die innere als auch die äußere Erreichbarkeit beeinträchtigen.

In den Metropolregionen spielt also die Standortverteilung der Verknüpfungspunkte

ebenso eine maßgebliche Rolle wie die der Wohn-, Arbeits-, Bildungs-, Einkaufs-, Kultur- und Freizeitstandorte, also der Standorte, wo die Menschen täglich ihren Aktivitäten nachgehen. Allerdings fand auch bei der Standortentwicklung in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten eine deutliche Regionalisierung statt. Während sich die meisten der täglich aufgesuchten Aktivitätenstandorte bis zur einsetzenden Massenmotorisierung in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts noch in einer Stadt befanden, haben sich die Aktionsräume heute zunehmend ausgedehnt und spielen sich in einer Region ab. Vor allem orientieren sie sich nicht mehr an administrativen Grenzen, sodass die Aussage „die Region ist die Stadt von heute“ (Vallée 2010) getätigt werden muss. Insofern müssen sich Standortplanung, Verkehrsnetzgestaltung und die Mobilitätsplanung auch weiter regionalisieren. Dabei ist „Region“ eher ein unspezifischer, vor allem kaum administrativ abschließend

Abbildung 1
Leitbild Wachstum und Innovationen



Quelle: MKRO 2006

fassbarer Raum, sondern ist vielmehr als ein funktionaler Raum zu sehen, der, wenn überhaupt, durch die Aktionsräume der Menschen erfasst und abgedeckt werden muss (Vallée 2009). Besteht der Anspruch, in einem solchen Raum Verkehrs- und Mobilitätskonzepte zu gestalten, ist es erforderlich, für diesen Raum eine Ebene oder ein Forum zu haben, wo dieses passiert. Abbildung 2 zeigt am Beispiel der Einpendler nach Köln und Bonn, wie stark die Verflechtungen in- zwischen sind, und lässt erkennen, dass eine rein kommunale Verkehrsplanung hierfür kaum geeignete Konzepte anbieten kann. Die Metropolregionen haben jedoch regelmäßig eine hohe räumliche Übereinstimmung zu den Aktionsräumen, weshalb es sich aufdrängt bzw. geboten ist, auf der Ebene der Metropolregionen Verkehrs- und Mobilitätskonzepte zu schaffen.

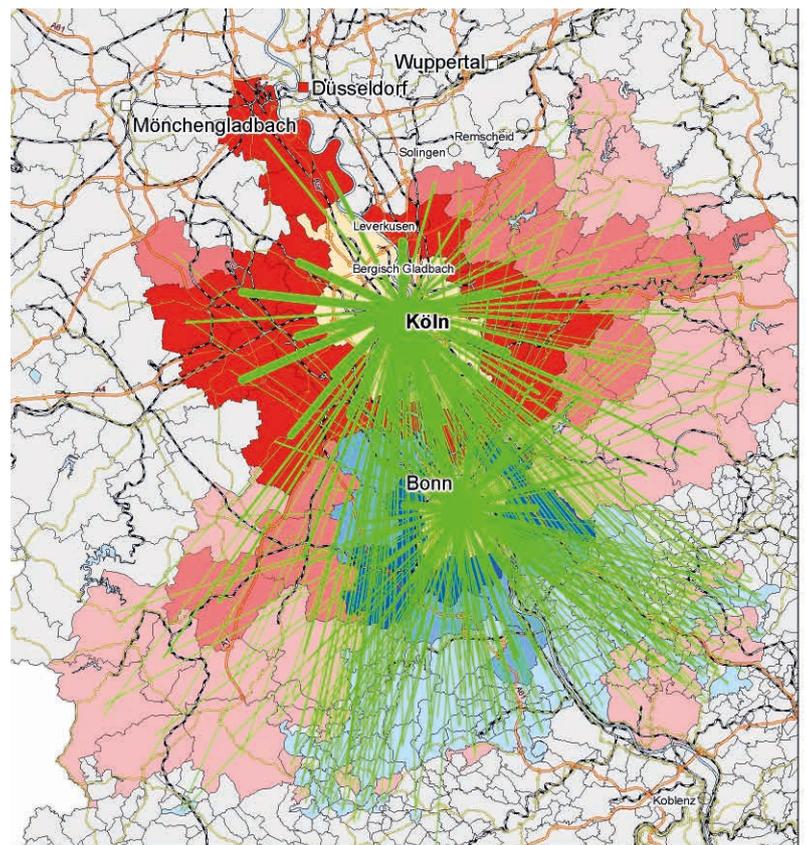
Infolge der vielfältigen, vom Verkehr ausgehenden Belastungen für Mensch und Umwelt, unter anderem durch Abgas- und Lärmemissionen oder die Zerschneidung von Städten und der Landschaft, besteht zudem in den Metropolregionen eine zusätzliche besondere Herausforderung in der Sicherung von attraktiven Lebens- und Standortbedingungen als attraktiver Arbeits- und Wohnstandort. Dabei äußert sich die Standortqualität meist in einer qualitativ und quantitativ ausreichenden Verfügbarkeit von Flächen für Wohnen und Gewerbe, während für die Lebensqualität zusätzliche qualitative oder „weiche“ Faktoren wie ausreichende und gut erreichbare Angebote von Bildungs-, Gesundheits-, Kultur- und Versorgungseinrichtungen und attraktive, ruhige und emissionsarme Wohn- und Naherholungsmöglichkeiten erforderlich sind. Die genannten Funktionen sind im Raum verteilt, sie müssen erreichbar sein und daher untereinander durch die Verkehrsinfrastrukturen (Straßen, Radwege, Bahnstrecken) verbunden werden. Dazu bedarf es aufeinander abgestimmter Siedlungs- und Verkehrskonzepte.

2 Räumliches Entwicklungskonzept für Siedlung, Freiraum und Infrastruktur

In den Metropolregionen Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg, Rhein-Ruhr, Frankfurt/Rhein-Main, Rhein-Neckar und

Stuttgart besteht beispielsweise eine Zuständigkeit für die Regionalplanung bzw. regionale Flächennutzungsplanung, die auch aktiv und in einer Hand für wesentliche Teile der Metropolregion wahrgenommen wird. Mittels der Regionalpläne, Regionalen Raumordnungsprogramme bzw. einem Regionalen Flächennutzungsplan werden insbesondere die Siedlungs-, Freiraum- und Infrastrukturentwicklung, oder zumindest der Rahmen dafür, gesetzt. Auch in der sich im Aufbau befindlichen Metropolregion Rheinland, bestehend aus den Regierungsbezirken Düsseldorf und Köln, erfolgt eine Regionalplanung, allerdings nicht in einem Plan, sondern in zwei Plänen. Zudem ist aufgrund der besonderen Gebietskulisse die Verzahnung zwischen dem Regionalplan Düsseldorf und dem für die Metropole Ruhr eine besondere Heraus-

Abbildung 2
Pendlerströme in der Region Köln/Bonn



Quelle: eigene Darstellung auf Basis IT.NRW

forderung. So sind z. B. der Kreis Wesel und die Stadt Duisburg Bestandteil des Regionalplans Ruhr, die Verkehrsverbindungen aus dem Kreis Kleve, Teil des Regionalplans Düsseldorf in Richtung Düsseldorf und das Ruhrgebiet führen aber durch den Kreis Wesel und die Stadt Duisburg. In Frankfurt und Rhein-Neckar besteht eine hohe räumliche Kongruenz zwischen der Metropolregion und der Gebietskulisse des Regionalen Flächennutzungsplans bzw. dem Regionalplan, ebenso weisen die zuständigen Behörden und politischen Gremien eine Kongruenz auf. Für die Metropolregionen Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg und Stuttgart muss konstatiert werden, dass die Metropolregionen (und auch die Aktionsräume) hier wesentlich größer sind als die Gebietskulisse des Regionalplans bzw. Regionalen Raumordnungsprogramms. Dieses erschwert ein ganzheitliches Konzept für die Raumentwicklung. In den Metropolregionen München, Nürnberg, Mitteldeutschland, Hamburg und Bremen-Oldenburg im Nordwesten existieren keine derartigen konkreten, räumlich umfassenden und bindenden Raumordnungspläne wie in den zuvor genannten, was auch hier eine kohärente Entwicklung erschwert. Dieses wird zwar teilweise durch Raumentwicklungskonzepte oder räumliche bzw. thematische Teilkonzepte für die Raumentwicklung kompensiert, es fehlt aber an einem bindenden Gesamtkonzept für die Siedlungs-, Freiraum- und Infrastrukturentwicklung.

Für eine nachhaltige, die ökonomische Entwicklung ermöglichende, die ökologischen Ressourcen schonende sowie sozial gerechte Entwicklung von Siedlung, Freiraum und Infrastruktur ist heute eine integrierte Planung erforderlich. Insofern sind die genannten Elemente einschließlich der Mobilitätsentwicklung möglichst aus einer Hand bzw. in einer Organisation für eine Metropolregion zu entwickeln. Zudem bedarf es teilweise der Umkehr des Blickwinkels: In der Vergangenheit folgte die Entwicklung der Infrastruktur der Siedlungsentwicklung. In der Gegenwart gibt es aufgrund der zunehmend eingeschränkten Verfügbarkeit von Finanzmitteln für den Neubau und den Erhalt der Infrastruktur kaum noch Möglichkeiten, dieses weiter so fortzuführen. Entsprechend sollten neue Siedlungsflächen vornehmlich an der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur

ausgewiesen werden. Dabei sind zusätzlich die noch vorhandenen Kapazitätsreserven zu betrachten, um Überlastungserscheinungen zu vermeiden. Brachflächenentwicklung oder eine schienenorientierte Siedlungsentwicklung sind dafür geeignete Ansätze, es bedarf aber zunehmend auch einer Betrachtung der Kapazitäten der Infrastruktur, um nicht durch zusätzliche Verkehre vorhandene Kapazitätsengpässe zu verschärfen. Insofern ist darauf hinzuwirken, dass die Verkehrsplanung maßgebliche Beiträge und Planungshinweise im Vorfeld der Siedlungsplanung liefert. Dabei wäre zu überprüfen, wo Kapazitätsengpässe und -reserven bestehen, ferner wäre zu simulieren, welche Verkehrszuwächse entstehen bzw. welche Wirkungen diese haben. Dazu sind regionale Verkehrsmodelle (für die Metropolregion) in einer ausreichenden räumlichen Auflösung erforderlich, die außer in den Regionen Stuttgart, Frankfurt und Hannover nicht bestehen bzw. für die Regionalplanung nicht genutzt werden. Mittels eines solchen Modells kann die geplante Siedlungsentwicklung einem Kapazitätscheck unterzogen werden, um so wertvolle planerische Hinweise auf Engpässe oder für zwingend erforderliche Ausbauten zu erhalten. Zudem ermöglicht ein solches regionales Modell einer Metropolregion eine eigene Positionsbestimmung unabhängig von rechtlichen Zuständigkeiten oder Baulastträgerschaften, was für eine Regionalentwicklung sowie die politische Argumentation von hoher Bedeutung ist. Insofern sind regionale Verkehrspläne, wie sie u. a. in den Regionen Stuttgart, Frankfurt und Hannover bestehen, als sehr wertvoll zu bezeichnen, selbst wenn sie nicht die gesamte Metropolregion abdecken.

3 Verkehrsentwicklung und Mobilitätskonzepte

Hinsichtlich der Verkehrsentwicklung sind für die Metropolregionen, wie oben beschrieben, die äußere und die innere Erschließung von besonderer Bedeutung. Äußere Erschließung meint hier, die Verbindungen zu anderen Metropolregionen und Teilen Europas sowie Deutschlands zu ermöglichen. Dazu sind in der Regel Autobahnen, die Eisenbahnen insbesondere des Hochgeschwindigkeitsverkehrs, Flughäfen und Häfen von hoher Bedeutung. Die innere Erschließung ist für die Vernetzung

und Erreichbarkeit innerhalb der Region und vor allem für die Zugänglichkeit zur äußeren Erschließung wichtig.

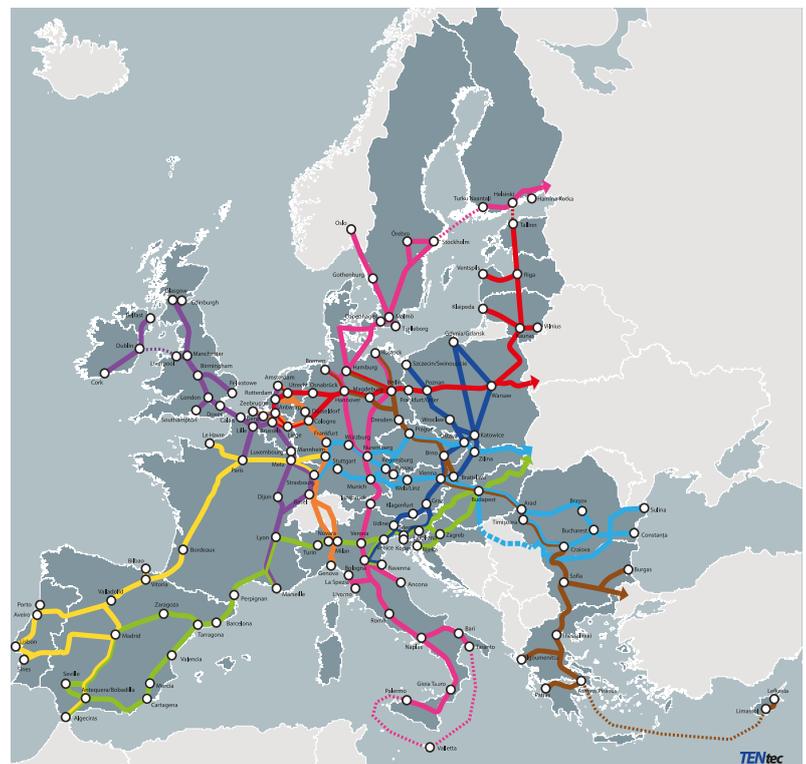
Im Hinblick auf die äußere Erschließung kommt dabei heute vor allem der Weiterentwicklung der Eisenbahnstrecken, der Flughäfen und teilweise der Häfen eine besondere Bedeutung zu. Bei den Autobahnen geht es weniger um Neubau, vielmehr stehen hier die Beseitigung von Engpässen durch Lückenschlüsse, die Erhöhung von Knoten und der Ausbau bestehender Strecken im Vordergrund. Dieses wird auch durch den aktuell in der Fortschreibung befindlichen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) gestützt, der u. a. die Engpassbeseitigung und den Erhalt vor Neubau als Prioritäten sieht (BMVI 2016: II). Grundlagen für die (politische) Formulierung der Ausbauforderungen aus der Perspektive einer Metropolregion können dazu aus den Vorarbeiten zum BVWP selbst gewonnen werden. Allerdings ist dabei zu berücksichtigen, dass das Bewertungsverfahren sehr komplex ist, viele andere Beteiligte mitwirken sowie nur die Bundesfernstraßen betrachtet werden. Daher erscheint es für die Metropolregionen geboten zu sein, eine eigene Betrachtung anzustellen. Inwieweit sich dies immer auf eine umfassende Modellierung stützen muss oder ob in Einzelfällen „einfache“ Engpassanalysen reichen, sei dahingestellt. Wichtig ist jedoch, dass Metropolregionen das gesamte Straßennetz im Blick haben und in der Lage sind, für ihre jeweiligen Anforderungen an die unterschiedlichen Ebenen und Baulastträger (Bund, Länder, Kreise) ihre spezifischen Forderungen zu formulieren, denn die Straßenverkehrsinfrastruktur ist nach wie vor das Rückgrat für die Erschließung, die Erreichbarkeit sowie eine Regionalentwicklung.

Hinsichtlich der Häfen und Flughäfen besteht regelmäßig die Herausforderung, zwischen den vorhandenen Kapazitäten, der Nachfrage und den Ausbaumöglichkeiten einen sinnvollen Weg zu finden. Hafenausbauten und Flughafenenerweiterungen sind meist standortgebunden, teuer und greifen tief in ökologische Funktionen sowie die Lebensqualität durch ihre Flächeninanspruchnahme und die Abgas- sowie Lärmemissionen ein. Hier bedarf es vor allem eines breit angelegten Diskussionsprozesses

innerhalb der Metropolregion, um die Notwendigkeiten zu verdeutlichen, Alternativen aufzuzeigen, sich auch mit den positiven wie negativen Wirkungen sachlich auseinanderzusetzen und gegebenenfalls Kompromisse zu suchen. Dabei sind die Bedürfnisse der Anwohner ebenso zu berücksichtigen wie die der Nutzer und der Wirtschaft. Projekte wie Stuttgart 21, die Flughafenneubauten und -erweiterungen in Berlin, Frankfurt und München, der Ausbau der Energienetze oder auch nicht zustande kommende Stadtbahnprojekte zeigen, dass eine vornehmlich auf den Bedarf und die Technik fokussierte Planung heute schwieriger umsetzbar ist und ohne eine konsequente Berücksichtigung der Bedürfnisse der Anwohner nicht mehr akzeptiert wird. Insofern sind spezifische und früh einsetzende Informations-, Kommunikations- und Partizipationsstrategien zu entwickeln und umzusetzen, um Akzeptanz zu schaffen und die Bürgerinnen und Bürger einzubinden.

Hinsichtlich des Bahnnetzes ist zwischen Korridoren und deren Ausbau sowie der inneren Erschließung einer Region zu unterscheiden. Der Europäische Infrastruk-

Abbildung 3
Transeuropäische Verkehrskorridore



Quelle: <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/doc/ten-t-country-fiches/ten-t-corridor-map-2013.pdf> (26.04.2016)

turleitplan weist im Rahmen der Transeuropäischen Netze (TEN) mehrere Korridore in Deutschland aus, die auch durch die Kernräume der Metropolregionen führen (siehe Abb. 3). Für die Vernetzung der Mitgliedsstaaten der EU, aber auch für die der Metropolregionen untereinander sind die Korridore im Personen- wie im Güterverkehr von hoher Bedeutung. Allerdings gehen von den Korridoren zunächst vermeintlich eher Belastungen aus, ein Nutzen ergibt sich nur, wenn zu den Korridoren auch ein Zugang in Form von Bahnhöfen, Containerterminals oder anderen Umschlagstellen besteht. Trotzdem können die TEN nur als Netz ihre Wirkung entfalten. Die Metropolregionen Rhein-Ruhr und Rhein-Neckar haben beispielsweise die Thematik des Ausbaus im Korridor Rotterdam/Amsterdam-Rhein-Schweiz-Genova frühzeitig thematisiert und die Folgen wie auch den Nutzen diskutiert. Im Rahmen gemeinsamer EU-Projekte, u. a. CODE 24 (Verband Region Rhein-Neckar 2014), sind Strategien zum Umgang mit den Wirkungen und Verbesserungsvorschläge hinsichtlich der städtebaulichen Einbindung von Lärmschutzmaßnahmen oder regionalentwicklerischer Potenziale erarbeitet worden, was als gutes Beispiel gelten und evtl. auf andere Metropolregionen in Deutschland und Europa übertragen werden kann.

Hinsichtlich der inneren Erreichbarkeit mit der Bahn stehen vor allem der Schienenpersonennahverkehr, S-Bahn-Verbindungen und Stadtbahnverbindungen im Fokus. Dabei leisten die S-Bahnen in allen Metropolregionen Deutschlands maßgebliche Beiträge für die innere Erschließung und die Verbindung von Wohn-, Arbeits- und Einkaufsstätten. Auch haben inzwischen in fast allen Metropolregionen die Flughäfen Anschlüsse an das S-Bahn-Netz. Dies fördert eine gute Verbindung zwischen den Flughäfen sowie den Regionen und ist ein Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität. Ein weiterer wesentlicher Vorteil ist, dass in den Metropolregionen Verkehrsverbünde bestehen, die es erlauben, mit einem Ticket sämtliche öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Erfreulicherweise bestehen zudem dort, wo der räumliche Umgriff von Metropolregion und Verkehrsverbund nicht identisch ist, Ansätze zu Kooperationen und besondere Ticketangebote.

Neben der Verkehrsinfrastruktur ist die Entwicklung und Umsetzung von neuen und erweiterten nutzerfreundlichen, attraktiven und umweltschonenden Mobilitätsangeboten heute die zentrale Herausforderung im Hinblick auf die Gestaltung einer nachhaltigen, sozial gerechten und umweltfreundlichen Mobilität. Aufgrund neuerer gesellschaftlicher Entwicklungen, hin zu einer Ökonomie des „Teilens statt Besitzens“, ist die Entwicklung integrierter Angebote auf Basis der zunehmend verbreiteten Informations- und Kommunikationstechnologien (BBSR 2014) eine wichtige Zukunftsaufgabe. Ein Ansatzpunkt dazu ist, die klassischen Verkehrsverbünde um die Aufgabe der Initiierung, der Umsetzung und des Managements neuer Mobilitätsangebote zu erweitern. Da solche Planungen und Entwicklungen und vor allem deren Umsetzung vielfältige Schnittstellen haben, ist eine ganzheitliche und integrierte Entwicklungsstrategie für die Standort- und Mobilitätsplanung in einer Metropolregion erforderlich.

Abschließend bleibt zu empfehlen, unter dem Stichwort „Mobility 2.0“ oder „Smart Mobility“ in den Metropolregionen die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsarten und der Infrastruktur weiter voranzutreiben. Dazu zählen die Schaffung von Radschnellwegen, von Mobilpunkten zur Vernetzung von ÖPNV, Rad- und Carsharing. Neben Infrastrukturmaßnahmen ist die Integration neuer Mobilitätsangebote wie Carsharing und Fahrradverleihsysteme in die bestehenden Verkehrsverbünde weiter voranzutreiben (Vallée 2013: 162 ff.). Darüber hinaus tragen auch Kampagnen wie „mit dem Rad zur Arbeit“ oder andere Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zur Verkehrsverlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel bei. Zu berücksichtigen ist dabei vor allem, dass die Förderung nicht motorisierter Verkehrsarten wie Zufußgehen oder Radfahren immer auch einen Beitrag zur Reduzierung des motorisierten Verkehrs erbringt und damit diese Infrastruktur entlastet, was zu einer Reduzierung von Staus und der Erhöhung der Zuverlässigkeit beiträgt. Dieses ist durch kompakte und gemischt genutzte Siedlungsstrukturen zu flankieren, getreu dem Motto „regional denken, initiieren und koordinieren, lokal handeln“. Zusammen mit der Einbeziehung der Bewohnerinnen und

Bewohner sowie weiterer Schlüsselakteure in die Planungsprozesse kann so die Entwicklung eines nachhaltigen, regionalen Mobilitätsentwicklungsprozesses durch die Erweiterung und Stärkung lokaler Partnerschaften von Akteuren und Profiteuren im Sinne des „Sustainable Urban Mobility

Plans“, kurz SUMP (EC 2015), entstehen. So können die Rahmenbedingungen für eine nachhaltige und emissionsarme Mobilität sowie konkrete Maßnahmen zum Wohle der Metropolregion erarbeitet und weiterentwickelt werden.

Literatur

- Axhausen, Kai W.; Frick, Martin, 2005: Nutzungen – Strukturen – Verkehr. In: Steierwald, Gerd; Kühne Hans Dieter; Vogt, Walter (Hrsg.): Stadtverkehrsplanung – Grundlagen, Methoden, Ziele. 2. Auflage. Springer Verlag Berlin, Heidelberg, New York.
- BBSR, 2011: Raumordnungsbericht 2011; Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR, Hrsg.); Bonn, 2012.
- BBSR, 2014: Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt; Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR, Hrsg.); ExWest-Informationen 45/1, Bonn.
- BMVI, 2016: Bundesverkehrswegeplan 2030 – Entwurf März 2016; Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI, Hrsg.). Berlin.
- EC (European Commission), 2015: <http://www.eltis.org/mobility-plans> 26.04.2016
- ILS/ISB, 2000: Mobilitätsmanagement – Handbuch; deutsche Übersetzung des EU-Handbuchs „MOMENTUM/MOSAIC“; Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW (ILS), Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen, Dortmund/Aachen.
- Louen, Conny, 2013: Wirkungsfolgenabschätzung von Mobilitätsmanagement. Dissertation. Schriftenreihe Stadt Region Land des Instituts für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen, Bericht 55, Aachen.
- MKRO, 2006: Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland, Ministerkonferenz für Raumordnung. Berlin, S. 13.
- Vallée, Dirk, 2009: Zusammenwirken von Verkehrs- und Regionalentwicklung am Beispiel der Region Stuttgart. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 55. Ergänzungslieferung 11/09, November 2009.
- Vallée, Dirk, 2010: Die Region ist die Stadt von heute. In: Danielzyk, Rainer; Pesch, Franz; Sahnen, Heinz; Trommer, Sigurd (Hrsg.): „Perspektive Stadt“, Klartext Verlag Essen.
- Vallée, Dirk, 2013: Innovative kommunale Verkehrskonzepte. In: Beckmann, Klaus J.; Klein-Hitpaß, Anne: Nicht weniger unterwegs, sondern intelligenter? Edition Difü, Band 11. Berlin.
- Verband Region Rhein-Neckar, 2014 (Hrsg.): CODE 24 – Interreg IVB NWE-Projekt Corridor 24 Development Rotterdam – Genoa; <http://egtc-rhine-alpine.eu/code24>, Zugriff am 26.04.2016

Spitzencluster – regional vernetzt, international erfolgreich

Ziel einer modernen Innovationsförderung muss es sein, vorhandene Stärken zu stärken – so der Leitgedanke des Spitzenclusterwettbewerbs des Bundesministeriums für Bildung und Forschung BMBF. Daher haben sich die regionalökonomische Forschung und Entwicklungspolitik Wirtschaftscluster schon längst zum Thema gemacht. Für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Betriebe ist die Einbettung in regionale Wirtschaftsstrukturen genauso ein Erfolgsfaktor wie die vorherrschenden lokalen Gegebenheiten. Eine aktuelle wissenschaftliche Studie belegt erneut den Nutzen dieser regionalen Netzwerke: „Solche Cluster wirken sich positiv auf die Beteiligten und auch auf ihr Umfeld aus“, erklärt Dr. Nicole Litzel vom Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB). Das Ergebnis der Studie: Aktiv an regionalen Clustern beteiligte Betriebe weisen eine höhere Überlebensrate und höheres Beschäftigtenwachstum auf (Litzel 2015)¹. Ein eindeutiges Signal an die Politik, Rahmenbedingungen für nachhaltige regionale Cluster-Netzwerkstrukturen zu fördern.

Welche Rolle übernimmt in diesem Zusammenhang die regionale Netzwerkbildung für die regionalwirtschaftliche und betriebswirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit? Welche Erfolge konnten und können erzielt werden? Und wie können auch über die Dauer von (Spitzencluster-)Wettbewerben hinaus nachhaltige Kooperationsstrukturen geschaffen und erhalten werden, um eine zukunftsfähige Standortentwicklung zu ermöglichen?

Der Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland IKM befragte Prof. Dr.-Ing. Erich Reinhardt, den geschäftsführenden Vorstand des Medical Valley Europäische Metropolregion Nürnberg, und Dr. Christian Tidona, Geschäftsführer der BioRN Cluster Management GmbH, zu den Erfolgsfaktoren und Chancen der Clusterbildung und -entwicklung. Sie vertreten zwei von insgesamt 15 durch das BMBF ausgezeichneten Spitzenclustern, beide aus dem Bereich „Gesundheit“.

Welchen Beitrag leistet Ihr Spitzencluster für die Innovationsfähigkeit Ihrer Metropolregion?

Prof. Dr.-Ing. Reinhardt:

Im Medical Valley Europäische Metropolregion Nürnberg werden im engen Dialog zwischen Akteuren aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Gesundheitsversorgung innovative Lösungen entwickelt und weltweit verwertet. Das Medical Valley vernetzt Ingenieure, Informatiker, Physiker, Biologen und weitere Medizintechnikexperten mit Ärzten, Gesundheitsökonominnen und Pflegefachwissenschaftlerinnen. Dies ist ein Beitrag, um die Innovations- und Wirtschaftskraft der Europäischen Metropolregion Nürnberg (EMN) zu stärken und Weltmarktanteile von regionalen Unternehmen zu steigern. Es werden neue Unternehmen gegründet und damit Arbeitsplätze gesichert und geschaffen.

Die wesentliche Komponente ist die gemeinsame Clusterstrategie. Es werden nur solche Produkte, Dienstleistungen und Lösungen entwickelt, die einen Beitrag zu einer verbesserten Gesundheitsversorgung leisten. Die Umsetzung dieser Strategie erfordert transdisziplinäres Arbeiten.

Der Erfolg der Strategie zeigt sich u. a. darin, dass allein durch die Spitzencluster-Projekte Einsparungen im Gesundheitswesen von mehr als 1,45 Mrd. Euro kumuliert bis 2020 für Deutschland prognostiziert werden – bei zumindest gleichbleibender Qualität der Gesundheitsversorgung. Die Innovationshöhe führt zu einem geschätzten Umsatzpotenzial von über 2,9 Mrd. Euro bis zum Jahr 2020. Die hohe wissenschaftliche Qualität der Spitzencluster-Projekte zeigt sich in mehr als 135 Patentanmeldungen und 396 Publikationen. Hinzu kommen über 110 begleitete Bachelor- und Masterarbeiten sowie Dissertationen.

Dr. Tidona

Die BioRN Cluster Management GmbH ist für die Koordination, Vernetzung, Vermarktung und Weiterentwicklung des Biotech-Clusters Rhein-Neckar (BioRN) verantwort-

(1)
Litzel, Nicole (2015): Intra-regional economic integration. The identification and analysis of clusters in Eastern Bavaria and Central Franconia. IAB-Bibliothek/Dissertationen 351: 181 S.



Dr. Christian Tidona

Geschäftsführer der BioRN Cluster Management GmbH
Der Zusammenschluss Biotech-Cluster Rhein-Neckar „BioRN“ ging 2008 als Gewinner aus dem ersten Spitzencluster-Wettbewerb des BMBF hervor. Der Spitzencluster BioRN (<http://www.biorn.org/>) konzentriert sich mit seinen Projekten auf die Themen personalisierte Medizin und Krebs. An dem Standort Rhein-Neckar werden innovative biotechnologische Erkenntnisse in Produkte mit industrieller Reife übertragen und so weiter in Richtung Marktreife gebracht. Zu den Produkten gehören Arzneimittelkandidaten, diagnostische Testsysteme und Technologieplattformen. Der BioRN im Raum Heidelberg vereint rund 100 Partner aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik. Dazu zählen z. B. das Deutsche Krebsforschungszentrum (DKFZ), die Universität Heidelberg, das Universitätsklinikum Heidelberg, das Europäische Labor für Molekularbiologie (EMBL) sowie die Healthcare-Unternehmen Roche (Mannheim), AbbVie (Ludwigshafen) und Merck (Darmstadt). Ziel des BioRN-Clusters ist es, im Bereich personalisierte Medizin und Krebs eine nachhaltige Spitzenposition in Europa zu besetzen.

lich. Die öffentlich-private Partnerschaft zwischen dem BioRN Network e.V., dem Technologiepark Heidelberg, der IHK Rhein-Neckar und der Metropolregion Rhein-Neckar schafft beste Rahmenbedingungen für Innovationen und dafür, die besten Köpfe aus aller Welt für unseren Standort zu gewinnen. BioRN wurde 2008 als einer der fünf stärksten Hochtechnologie-Standorte Deutschlands und als einziger Spitzencluster in der Zukunftsbranche Biotechnologie ausgewählt, dadurch konnte eine hohe Sichtbarkeit erreicht werden.

BioRN wird mehrheitlich von kleinen und mittleren Unternehmen getragen, sodass deren wirtschaftlicher Erfolg unmittelbar die Innovationskraft der Metropolregion Rhein-Neckar widerspiegelt. Auslizenzierung oder Verkauf von Forschungsergebnissen an Großunternehmen sowie der Börsengang sind Messgrößen für den Erfolg regionaler Wirtschaftsentwicklung in diesem kapitalintensiven Feld. Mehrere Hundert Mio. Euro wurden in den vergangenen Jahren innerhalb des Clusters in der Metropolregion bewegt.

Die Spitzencluster vertreten die Wertschöpfungsketten von Zukunftsbranchen. Welche Effekte haben Spitzencluster, wie lassen sich Erfahrungen aus den jeweiligen Clusterinitiativen für regionale Vertreter anderer Branchen nutzen?

Dr. Tidona:

Die Erfolgsgeschichte des Biotech-Clusters ist in der Rhein-Neckar-Region stark von der öffentlichen Förderpolitik geprägt. Auftakt war der BioRegio-Wettbewerb vor knapp 20 Jahren. Seitdem haben regionale Partner entlang der gesamten Wertschöpfungskette viele Kooperationsbeziehungen entwickelt. So ermöglichten z. B. die BioRN Annual Conferences den Diskurs zu biotech-relevanten Themen. Sie nutzen die räumliche Nähe und Kooperation zwischen Universitäten, Forschungseinrichtungen und Unternehmen in der Metropolregion und bilden den Nährboden für die wissensbasierte Branchenentwicklung.

Es ist ein Kennzeichen zukunftsfähiger Clusterinitiativen, dass sie nachhaltige Managementstrukturen vorweisen. Dieses Wissen soll auch anderen Branchen zugänglich gemacht werden. In einer Po-

tenzial-Analyse untersuchte das BioRN Cluster Management fünf Technologie-Clusterkerne hinsichtlich der Fördermöglichkeiten durch Bund und EU. Den regionalen Initiativen „Automotive Cluster RheinMainNeckar“, „Cluster Energie & Umwelt“, „Food-Netzwerk Rhein-Neckar“, „Geoinformationsnetzwerk der Metropolregion Rhein-Neckar“, „Logistik-Netzwerk Baden-Württemberg“ und „Medizintechnik-Cluster Mannheim“ wurde daraufhin die Expertise des Clustermanagements zur Verfügung gestellt.

Prof. Dr.-Ing. Reinhardt:

Das Clustermanagement bietet seinen Mitgliedern ein vielfältiges Angebot an Dienstleistungen, um sie von der Produktidee bis zur Marktreife gezielt zu unterstützen – vor allem, damit die Produkte schneller auf den Markt kommen können. Dabei gibt es viele wichtige Aspekte: die Fördermittelakquisition und -beratung, die Identifizierung und Vermittlung klinischer Partner, die Marktzulassung und Erstattung, eine strategische Bedarfsanalyse und gesundheitsökonomische Bewertung sowie der internationale Marktzugang und die Unterstützung bei der Einbeziehung der Ethikkommission. Hier arbeiten wir auch viel mit externen Spezialisten zusammen.

Von besonderem Interesse werden zukünftig Dienstleistungsangebote aus dem Projekt „Prospective Health Technology Assessment“ sein. Hier werden Modelle geschaffen, um die Wirkung neuer Technologien und Produkte auf die Qualität der Versorgung zu prognostizieren. Gleichzeitig werden die direkten und indirekten Kosten berechnet, um Einsparungspotenziale zu erkennen. Auf diese Weise können Unternehmen bereits zu Beginn des Innovationsprozesses Technologien priorisieren und verstehen, welche Wirkungen sie im Gesundheitssystem haben.

Neben den etablierten Medizintechnikunternehmen mit ihren hohen FuE-Aufwendungen gibt es zahlreiche Unternehmen im Medical Valley EMN aus medizintechnikfremden Branchen, die sich auf die Medizintechnik und Gesundheitswirtschaft orientieren. Das Sportunternehmen Adidas forciert beispielsweise den Bereich der textilen Sensorik, oder Automobil-Zulieferer wie Bühler Motoren, Leoni, Oechsler und

Baumüller entwickeln eigene medizintechnische Produktparten. Grund hierfür sind die stabilen Wachstumsprognosen in diesem Markt.

Welche Verknüpfung leisten Spitzenclusterinitiativen zwischen einer Metropolregion und internationalen Märkten?

Prof. Dr.-Ing. Reinhardt:

Die Spitzenclusterinitiativen stärken die Innovationskraft und erhöhen so die nationale und internationale Sichtbarkeit des Clusters und der Metropolregionen. Sie machen die Region attraktiver für Unternehmen und Arbeitskräfte. Wichtig ist, dass international führende Cluster und Regionen die Leistungsfähigkeit sehen und Interesse entwickeln, sich zu verbinden. Über diese Beziehungen entstehen stabile Partnerschaften, die auch den internationalen Marktzugang für KMU verbessern.

Übergeordnetes Ziel unseres Spitzenclusters ist es, die bereits etablierten Partnerschaften mit Hongkong, Porto Alegre und der Boston Area zu einem internationalen Innovationssystem weiterzuentwickeln. Damit deutsche Medizintechnikunternehmen – und damit auch die Akteure im Medical Valley – ihren Ruf als globale Innovationsführer auch weiterhin halten können, sind zahlreiche Herausforderungen zu meistern. Beispiele sind der komplexe FuE-Prozess, die hohen Anforderungen an die klinische Erprobung oder die Fragen der Zulassung und Zertifizierung. Weiterhin müssten deutsche Medizintechnikunternehmen frühzeitig Technologietrends, gesellschaftliche Entwicklungen und neue Versorgungskonzepte erkennen und schnell darauf reagieren. Hinzu kommt der steigende Kostendruck im Gesundheitssystem.

Aber auch europaweit sind wir gut vernetzt: Hier ist Medical Valley EMN Teil von EIT (European Institute of Innovation and Technology) Health, dem weltweit größten Gesundheitsforschungsprogramm mit über 2 Mrd. Euro Volumen und 140 Partnern. Über EIT Health werden in den nächsten sieben Jahren bis zu 80 Mio. Euro jährlich für FuE-Projekte ausgeschüttet. Wichtige Clusterpartner sind Siemens Healthcare und die Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, die Medical Valley EMN ist dabei ein assoziierter Partner.

Dr. Tidona: In einer Wissensökonomie ist die internationale Vernetzung sehr wichtig. 2011 haben wir die „Health Axis Europe“ mit Cambridge (UK), Leuven (Belgien) und Heidelberg aufgebaut, eine strategische Allianz zwischen den führenden Spitzenstandorten in Europa im Bereich der Biomedizin. Heute ist es durch den Verbund mit Maastricht (Niederlande) und Kopenhagen (Dänemark) in ein großes Forschungs- und Entwicklungsprogramm eingebettet. Die Biotech-Cluster teilen eine gemeinsame Innovationskultur, sie sind mit exzellenten Wissenschaftszentren innerhalb ihrer Regionen verknüpft und verfügen über eine hohe Wirtschaftskraft. Die „Health Axis Europe“ verbindet lokale Ressourcen, führende Cluster und Netzwerke in europäischen Partnerschaften und kann die Wirtschaftsentwicklung auf dem Feld der Biomedizin beschleunigen. Die Metropolregion Rhein-Neckar setzt den Fokus auf die personalisierte Medizin und Krebsforschung. Das ergänzt das Profil dieses Verbundes und erleichtert damit den – auch grenzüberschreitenden – Austausch von jungen Wissenschaftlern und die Kooperation von Venture-Capital-Gesellschaften. Ebenso können Studierende problemlos mitten im Studium wechseln, um andere Standorte kennenzulernen.

Die erfolgreiche Beteiligung an der Ausschreibung des EIT zum Thema „Gesundes Altern“ gibt zusätzlichen finanziellen Schub für die nächsten sieben Jahre. Die Antragstellung wurde durch das BioRN Cluster Management koordiniert. Hierdurch fließen in den nächsten Jahren bis zu 700 Mio. Euro Fördermittel in die insgesamt sechs europäischen Spitzenstandorte, die sogenannten Co-location Center. Das Co-location Center des EIT Health in Deutschland wurde nach Gewinn des Wettbewerbs aus dem BioRN Cluster Management ausgegründet und ist auf dem Campus der Universität Heidelberg und dem Campus von Roche in Mannheim angesiedelt. Das deutsche Konsortium vereint namhafte Einrichtungen und Unternehmen in Köln, Aachen, München, Erlangen, Heidelberg und Mannheim. Ebenso ist, wie gerade erwähnt, auch das Medical Valley EMN als assoziierter Partner eingebunden.



Prof. Dr.-Ing.

Erich R. Reinhardt

Geschäftsführender Vorstand des Medical Valley Europäische Metropolregion Nürnberg e. V. Der Cluster Medical Valley wurde in der zweiten Runde des BMBF-Wettbewerbs im Jahre 2010 als Spitzencluster ausgezeichnet.

Das Medical Valley Europäische Metropolregion Nürnberg ist ein international führender Cluster im Bereich Medizintechnik. Hier sind hochspezialisierte Forschungseinrichtungen (u. a. Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, Fraunhofer IIS), international führende (u. a. Siemens Healthcare) und zugleich auch viele heranwachsende Unternehmen aktiv. Diese kooperieren eng mit weltweit renommierten Einrichtungen der Gesundheitsforschung im Cluster (u. a. Universitätsklinikum Erlangen), um gemeinsam Lösungen für die Herausforderungen der Gesundheitsversorgung von heute und morgen zu finden.

Außerdem im Rahmen des Spitzenclusters wurden von 2010 bis 2015 Kooperationsprojekte mit einem Gesamtvolumen von über 80 Mio. Euro umgesetzt.

Welche Potenziale sollten genutzt werden, um die Clusterakteure in den Metropolregionen in einen dauerhaften, nachhaltigen intensiven Kooperationsprozess zu integrieren? Welchen Beitrag kann die (metropol-)regionale Governance mit ihren Netzwerken und Kooperationsstrukturen hierzu leisten?

Dr. Tidona:

Die Metropolregion Rhein-Neckar verfügt über zahlreiche Technologie-Cluster. In technologieintensiven Branchen ist es wichtig, die Schnittstelle zwischen akademischer Forschung und industrieller Anwendung professionell zu besetzen. Blicken wir auf die Deutschlandkarte, so finden wir an dieser Stelle große Lücken. Das hat die Wirtschafts- und Forschungspolitik auf EU- und auch auf Bundesebene erkannt. Die Governance-Strukturen der Metropolregionen sollten technologieübergreifende Dialogplattformen nutzen, um u. a. die Erfahrungen auch anderen Clustervertretern in der Region zugänglich zu machen. Regionale Netzwerke mit einer hohen finanziellen Beteiligung der Wirtschaft können erst mit einem professionellen Clustermanagement erfolgreich werden. Die regionalpolitische Priorisierung von ausgewählten Clusterkernen, kombiniert mit der Unterstützung der Industrie- und Handelskammern, schaffen das passende Milieu. Die Partner müssen

sich dazu durchringen, nachhaltige Strukturen aufzubauen und diese auch langfristig zu finanzieren. Das sehe ich durchaus auch als regionalen Auftrag.

Prof. Dr.-Ing. Reinhardt:

Wichtig ist, dass alle Akteure verstehen, was gemeinsam erreicht werden soll. Die Governance sollte sicherstellen, dass die Wertschöpfung gemeinsamer Aktionen bedacht wird. Im Falle der Cluster bedeutet dies, dass insbesondere Cross-Cluster-Aktivitäten durch die Governance unterstützt werden, wenn diese ein starkes eigenes Interesse zeigen und bereit sind, sich selbst zu organisieren. Wenn sich dann positive Ergebnisse ergeben, sollte die metropolitane Governance andere motivieren, in einen solchen Dialog einzutreten.

Eine weitere wichtige unterstützende Funktion ist die Schaffung von Plattformen für diesen Dialog zwischen Unternehmen, Forschern und Entscheidungsträgern. Ein Beispiel hierfür ist der Wissenschaftstag in der EMN. Daraus entstehen auch neue Ideen über Cluster- und Branchengrenzen hinweg. Zusammenfassend kann man festhalten, dass den Metropolregionen und ihren Strukturen die Aufgabe zufällt, die Entstehung einer stimulierenden Atmosphäre zu unterstützen und die Potenziale der EMN international zu vermarkten.

Metropolregionen – erfolgreiche Stadt-Land-Partnerschaften

Metropolen und Städte auf der einen Seite – ländliche Räume auf der anderen: Oftmals sieht es so aus, als hätten beide einander nicht viel zu sagen. Da ist einerseits von Städten die Rede, die prosperieren und ihr Umland „leersaugen“, andererseits vom ländlichen Raum, der abgehängt zurückbleibt. Von Konkurrenz statt Nachbarschaft. In Metropolregionen hingegen arbeiten Städte und Landkreise häufig sehr erfolgreich und zum gegenseitigen Nutzen zusammen. Auf Augenhöhe. Der IKM hat die Präsidentin des Deutschen Städtetags, Oberbürgermeisterin der Stadt Ludwigshafen am Rhein Dr. Eva Lohse, und den Präsidenten des Deutschen Landkreistags, Landrat des Kreises Ostholstein Reinhard Sager, befragt, wieso es sich lohnen kann, zusammenzuarbeiten – und wie eine solche Zusammenarbeit organisiert werden sollte, um die vermeintlich gegensätzlichen Interessen zu überwinden.

Welche Vorteile hat Ihr Landkreis bzw. Ihre Stadt von der Mitgliedschaft in Ihrer Metropolregion?

Landrat Reinhard Sager: Für den Kreis Ostholstein bedeutet die Mitgliedschaft in der Metropolregion Hamburg die Zugehörigkeit zu einem attraktiven Wirtschafts- und Lebensraum, der sich durch die Vielfalt seiner städtischen, ländlichen und naturräumlichen Strukturen auszeichnet und sich aufgrund seiner Größe und Wirtschaftskraft zu einem international wahrnehmbaren und vermarktungsfähigen Standort entwickelt hat. Im Standortwettbewerb ist dies ein Vorteil – sowohl für die Metropole als auch für den Kreis. Zugleich profitieren wir von der Intensivierung der Beziehungen und des Austausches, die über ein großes Potenzial an Projektpartnern und Kompetenzen verfügt.

Oberbürgermeisterin Dr. Eva Lohse: Die Metropolregion Rhein-Neckar, in der Ludwigshafen Mitglied ist, bietet eine Plattform, auf der Politik, Wirtschaft, Wissenschaft sich begegnen, sich vernetzen, gemeinsam die strategische Ausrichtung der Region festlegen. Mit ihren besonderen Modellen

der Governance stellen Metropolregionen eine hervorragende Grundlage für eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen den großen Städten und den Landkreisen mit ihren kreisangehörigen Städten und Gemeinden dar. Meine Stadt kann in sehr vielfältiger Weise von dieser starken Allianz mit den anderen gewinnen und profitiert dadurch.

Nennen Sie Beispiele, an dem sich dieser Nutzen zeigt.

Oberbürgermeisterin Dr. Eva Lohse: Wichtig ist zum Beispiel das gemeinsame Marketing der Region. Gerade für Ludwigshafen als Standort der BASF ist das Thema Fachkräftegewinnung sehr bedeutsam. Wir schaffen es am besten, uns attraktiv für ausländische Fachkräfte und Studierende darzustellen, indem wir unsere Stärken, unsere Vorzüge und Qualitäten im Verbund mit den Partnern der ganzen Region nach außen als Gesamtpaket verkaufen.

Landrat Reinhard Sager: Das kann ich bestätigen: Der Kreis Ostholstein wird in das gemeinsame Marketing der Metropolregion Hamburg einbezogen. Dies umfasst sowohl die touristische Vermarktung als auch die regionsinterne Vermarktung von Ausflugszielen für die hier lebenden Menschen. Aber auch ausgewählte Gewerbeflächen im Kreis Ostholstein werden als Bestandteil des Gewerbeflächeninformationssystems der Metropolregion gemeinsam vermarktet.

Insbesondere auf internationaler Ebene lässt sich dabei natürlich mit den Potenzialen und Ressourcen der gesamten Region wirkungsvoller agieren, als dies kleinräumig möglich wäre. Dabei profitiert der Kreis auch von der Attraktivität Hamburgs – aber umgekehrt kann Hamburg auch mit den Flächenpotenzialen und touristischen Highlights der Partner im Umland werben. Bestes Beispiel ist hier auch die geplante feste Fehmarnbelt-Querung zwischen Ostholstein und dem dänischen Lolland, von der sich nicht nur der Kreis, sondern die gesamte Metropolregion einschließlich Ham-



Dr. Eva Lohse, Präsidentin des Deutschen Städtetags und Oberbürgermeisterin der Stadt Ludwigshafen am Rhein, Mitglied in der Metropolregion Rhein-Neckar
(Foto: Stadt Ludwigshafen am Rhein)



Reinhard Sager, Präsident des Deutschen Landkreistags und Landrat des Kreises Ostholstein, Mitglied in der Metropolregion Hamburg
(Foto: Kreis Ostholstein)

burgs Impulse für die Wirtschaft und den kulturellen Austausch erhoffen.

Darüber hinaus ist der Kreis Ostholstein an einer ganzen Reihe von Projekten der Metropolregion beteiligt, z.B. im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs. Hier geht es aktuell z.B. um Fragen sogenannter flexibler Bedienformen, also um Mobilitätsangebote in Form von Anruf- oder Bürgerbussen. Durch die Vielzahl der Partner, die sich alle mit ihrem Wissen und ihren Erfahrungen einbringen, entsteht ein wertvoller Werkzeugkasten für die Weiterentwicklung bestehender Modelle oder die Gestaltung neuer Initiativen.

Oberbürgermeisterin Dr. Eva Lohse: Auch wenn ich an das Thema gemeinsame Planung, insbesondere unseren Einheitlichen Regionalplan denke, sehe ich enorme Vorteile. Der Regionalplan denkt und steuert Siedlungsraum, Freiräume, Infrastruktur und Ressourcen gesamtregional, zugunsten einer Ausgewogenheit in der Gesamtbilanz. Er ist ein Instrument für die nachhaltige zukunftsfähige Entwicklung unseres Rhein-Neckar-Raumes, und das über drei Bundesländergrenzen hinweg. Außerdem ist Rhein-Neckar beispielsweise seit 2010 „Modellregion für kooperatives E-Government in föderalen Strukturen“. Diese gemeinsame Initiative zeigt, dass es durch enge Zusammenarbeit zwischen Kommunen, Unternehmen und Wissenschaft möglich ist, auch länderübergreifend Zugänge zur Verwaltung für Bürger und für Unternehmen zu erleichtern und Bürokratie abzubauen. Insgesamt sehe ich den großen Nutzen tatsächlich in der Regionalplanung und -entwicklung „Hand in Hand“: Was wir verbindlich für unsere Metropolregion beschließen, was wir gemeinsam strategisch vereinbaren, das erlangt damit größtmögliche Verlässlichkeit und Verbindlichkeit für eine spätere gemeinsame Umsetzung.

Städte und Landkreise, die nicht in einer Metropolregion sind, werfen den Metropolregionen häufig vor, ein Übermaß an politischer Aufmerksamkeit und Ressourcen auf sich zu ziehen. Sehen Sie das auch so?

Landrat Reinhard Sager: Allein aufgrund ihrer Bevölkerungszahl und wirtschaftlichen Bedeutung sind die Metropolregionen auf politischer Ebene sehr präsent, und ihre

Forderungen haben Gewicht. Andererseits sind es bei vielen Themen auch die Landkreise, die sich Gehör verschaffen. Dies gilt nicht nur bei Fragestellungen, die in besonderem Maße den ländlichen Raum betreffen, wie etwa die Breitbandversorgung. Auch bei anderen Fragestellungen setzt sich bei den politischen Entscheidungsträgern immer stärker die Erkenntnis durch, dass auch die Landkreise eine ganz wichtige Säule in unserem Land darstellen, und letztlich unser Zusammenleben in einem gemeinsamen Wirtschafts-, Arbeits- und Lebensraum nur im verantwortungsvollen Miteinander urbaner und ländlicher Partner funktioniert.

Oberbürgermeisterin Dr. Eva Lohse: Auch ich teile die Aussage nicht: Politische Aufmerksamkeit erhält man nicht aufgrund des Titels als Metropolregion, sondern man misst uns an den Erfolgen und dem Mehrwert unserer Zusammenarbeit. Metropolregionen sind Kraftzentren, weil sie herausgehobene Funktionen im nationalen und europäischen Zusammenhang erfüllen. Die Politik tut aus meiner Sicht sehr gut daran, sich auch um diese starken Räume weiter zu kümmern, um das Land insgesamt wettbewerbsfähig zu machen und zu halten. Wir müssen dafür sorgen, dass Aufschwung weiter möglich ist, weil davon schließlich alle profitieren, auch die nicht unmittelbar in einer Metropolregion organisierten Städte und Kreise. Als Metropolregion Rhein-Neckar kooperieren wir in verschiedenen Projekten im Übrigen auch mit den angrenzenden Regionen und können damit gegenseitig voneinander profitieren.

Und es ist ja gerade nicht so, dass Metropolregionen per se Fördergelder erhalten. Ganz im Gegenteil, gerade wenn es um Fördermittel geht, stoßen unsere länderübergreifenden Kooperationsräume im wahrsten Sinne an die Grenzen. Den funktionalen Räumen, wie sie die Metropolregionen darstellen, wird in Europa schon lange eine herausragende Wirkung für die territoriale Kohäsion beigemessen, dies spiegelt sich aber keineswegs in den Fördermöglichkeiten wider. Projekte können zum Beispiel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) faktisch immer noch nicht über die jeweilige Bundesländergrenze hinaus gefördert werden. Auch wird das neue Instrument ITI (Integrierte Territoriale Inves-

tionen) noch nicht in allen EFRE-OPs der Bundesländer aufgegriffen. Hier fordern wir schon lange eine bessere Abstimmung zugunsten unserer funktionalen Räume.

Es wird den großen Städten oft vorgeworfen, im Rahmen der Zusammenarbeit innerhalb von Metropolregionen die ländlichen Räume „über den Tisch“ zu ziehen. Welche Erfordernisse gibt es für eine erfolgreiche Stadt-Land-Partnerschaft aus Ihrer Sicht?

Oberbürgermeisterin Dr. Eva Lohse: Diesen Vorwurf kann ich nicht nachvollziehen, ganz im Gegenteil. Region und Regionalentwicklung sind doch genau dafür da, dass dieses „Über-den-Tisch-Ziehen“ nicht geschehen kann. Die Governance-Struktur innerhalb einer Metropolregion muss derart gestaltet sein, dass alle Partner auf Augenhöhe zusammenarbeiten können. Ein verbindlicher institutioneller Rahmen, wie er etwa in unserer Region mit dem Staatsvertrag geschaffen wurde, ist hier von großem Vorteil. Gremien, in denen kleinere Partner ebenso zur Geltung kommen, mitwirken und eine Stimme haben wie große Städte oder große Kreise, sind eine wesentliche Voraussetzung für eine vertrauensvolle, regionale Zusammenarbeit.

Landrat Reinhard Sager: Ich stimme Frau Dr. Lohse zu: Meines Erachtens muss es in erster Linie eine echte Partnerschaft auf Augenhöhe sein, in die sowohl die Städte als auch die Landkreise ihre jeweiligen Interessen einbringen. Dann gilt es, Lösungen zu finden, die möglichst für alle Beteiligten einen Mehrwert bringen. Im Grunde ist das nicht anders als in jedweder Kooperation. Man braucht ein gemeinsames Ziel und eine möglichst große Schnittmenge gemeinsamer Interessen. Auf dieser Basis können Lösungen und Ansätze gefunden werden, die jeder Partner alleine nicht bekommen hätte.

Oberbürgermeisterin Dr. Eva Lohse: Und dann braucht man selbstverständlich auch ein Portfolio an Themen, die für alle Partner interessant sind. Themenschwerpunkte, die nicht nur die großen Ballungszentren bedienen, sondern Themen, in denen man auch konsensfähig mit Stadt und Land ge-

meinsam vorankommt, aus denen sich Projekte heraus entwickeln lassen, die nicht immer nur einseitig ausgerichtet sind. Beides – Struktur und gemeinsame Themen – muss die Region aus meiner Sicht anbieten.

Landrat Reinhard Sager: Tatsache ist allerdings auch, dass es gerade für die Kreise mit zunehmender Entfernung zu einer Großstadt wie Hamburg schwerer wird, auf offene Ohren bei den städtischen Akteuren zu stoßen. Das ist sicher eine Herausforderung. Umgekehrt müssen wir aber auch auf dem Land Verständnis für die Belange der großen Städte entwickeln, um integrierte Lösungen – beispielsweise in Bezug auf die wirtschaftliche Entwicklung, das Regionalmarketing oder die Verkehrsanbindung – erreichen zu können.

Ist die Stadt-Land-Partnerschaft in Metropolregionen geeignet, für die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse in Stadt und Land zu sorgen?

Landrat Reinhard Sager: Sie kann – wird sie richtig strukturiert und vor allem auch gelebt – zumindest einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse leisten. Voraussetzung ist aber in jedem Fall ein gleichberechtigter Ansatz, der davon geprägt ist, auch ausgleichend und gerade nicht kannibalisierend zu wirken. Sonst wird die Kooperation schnell zur Farce, und die Betroffenen fühlen sich berechtigterweise ausgeschlossen.

Oberbürgermeisterin Dr. Eva Lohse: Ich stimme Herrn Sager zu: Ganz sicher haben ländliche Räume und Städte bessere Chancen, wenn sie im Verbund gemeinsam agieren. Wenn es gelingt, ein Gleichgewicht zu schaffen und aus den Standortfaktoren des einen auch einen Mehrwert für den anderen zu machen, dann bedeutet dies erfolgreiche Stadt-Land-Zusammenarbeit in einer Metropolregion. Und wo die starken Räume prosperieren, da entstehen mittelbar auch positive Effekte für die Nachbarräume. Insofern können Metropolregionen dafür sorgen, dass auch außerhalb liegende Städte ganz im Sinne des Leitbildes der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse von Metropolregionen profitieren.

Es gibt den Trend, dass Städte junge Leute aus den ländlichen Gebieten „abziehen“. Welche Gestaltungsaufgabe hat eine Metropolregion angesichts solcher Trends?

Oberbürgermeisterin Dr. Eva Lohse: Ich sehe diesen – manchmal mit einem Vorwurf an die Städte verbundenen – Trend etwas differenzierter: Es ist doch aus unserem Blickwinkel so, dass wir als Städte ohne Zweifel viel für unser Umland vorhalten, sei es das Bildungs- und Kulturangebot, die medizinische Infrastruktur sowie Arbeitsplätze – und davon profitiert jeder, der außerhalb der Städte wohnt und einpendelt und diese Infrastrukturen nutzt. Dieses Vorhalten von Angeboten geschieht in aller Regel, ohne dass das Umland diese mitfinanziert. Die zentralen Orte dienen damit gerade auch denjenigen Bürgern innerhalb der Region, die sich gerne und ganz bewusst dafür entscheiden, im Umland zu bleiben oder sich in einem bestimmten Lebensabschnitt dorthin zurückziehen, z. B. junge Familien, deren Kinder dann auch ohne Wohnortwechsel auf weiterführende Schulen und in die Ausbildung gehen möchten. Hier sind Region und Regionalentwicklung gefragt, den Ballungsraum mit dem Umland so zu verknüpfen und für eine gute Erschließung zu sorgen, dass diese Freiheit erhalten bleibt. Am besten gelingt das, so sehe ich es aus meiner Erfahrung in der Metropolregion Rhein-Neckar, mithilfe einer gemeinsamen metropolregionsweiten Planung, die es ermöglicht, sich über diese Aspekte in einer verbindlichen Beschlussfassung zwischen ländlichen Räumen und Verdichtungsräumen abzustimmen.

Landrat Reinhard Sager: Aus der Perspektive der Landkreise muss man sagen, dass es zutrifft, dass einige ländlich geprägte Räume vor besonderen sozio-ökonomischen Herausforderungen stehen, da sie z.T. in höherem Maße von einem Rückgang der Bevölkerung betroffen sind. Es muss deshalb auch im Rahmen einer Kooperation wie einer Metropolregion darum gehen, für gleichberechtigte Entwicklungsimpulse und attraktive Bedingungen für Menschen und Unternehmen in Stadt und Land zu sorgen. Beispielsweise kann ein gemeinsames Standortmarketing sinnvoll sein, ebenso wie eine koordinierte Wirtschaftsförderung, die im Interesse aller Beteiligten agiert, oder integrierte Infrastrukturplanun-

gen, die weiter reichen als das eigene Stadt- bzw. Kreisgebiet.

Wenn wir an aktuelle regionalräumliche Herausforderungen denken, wie z. B. den Wohnungsmarkt, welches sind hier die wesentlichen Aspekte aus Ihrer Sicht in den Städten bzw. in den Kreisen.

Oberbürgermeisterin Dr. Eva Lohse: In den Ballungsräumen und insbesondere in den Metropolregionen ist das große Thema, bezahlbaren Wohnraum zu schaffen. Der Flüchtlingszustrom löst derzeit noch zusätzlich eine erhöhte Nachfrage aus, und es ist dringend notwendig, Wohnraum für die Anschlussunterbringung zu schaffen. Dies muss in kurzer Zeit, andererseits aber auch verträglich und nachhaltig für die Innenentwicklung einer Stadt geschehen.

Landrat Reinhard Sager: Zusätzlicher Wohnraum ist nicht nur in den Ballungszentren erforderlich, sondern auch in der Fläche. Andererseits stehen in Deutschland ca. 1,7 Mio. Wohnungen leer. Dieses Potenzial muss bestmöglich genutzt werden, um mehr bezahlbaren Wohnraum verfügbar zu machen. Als Maßnahmen hierzu können z. B. verbesserte finanzielle Anreize für private Vermieter durch Mietpreis- oder Laufzeitgarantien in Betracht kommen, aber etwa auch die Einführung einer Meldepflicht für leerstehende Wohnungen und ggf. der Ankauf durch Landkreise oder kommunale Wohnungsbaugesellschaften. Sofern der bestehende Wohnraum nicht ausreicht, bedarf es einer weiteren Intensivierung der Neubautätigkeit.

Oberbürgermeisterin Dr. Eva Lohse: Was hierbei offenkundig wird: Ohne das außerstädtische Umfeld kann in vielen Regionen die Wohnnachfrage nicht mehr bedient werden.

Wie könnte mehr Kooperation zwischen ländlichen und verdichteten Räumen helfen, diese Aufgabe zu bewältigen?

Oberbürgermeisterin Dr. Eva Lohse: Wir müssen vermeiden, dass die Integrationsaufgaben einseitig in den Großstädten und Ballungszentren wahrgenommen werden, nur weil es dort besonders viele Menschen hinzieht. Deshalb brauchen wir die Möglichkeit, für eine gewisse Zeit den Wohnort

der Menschen festzulegen, die als Flüchtlinge oder Asylbewerber anerkannt worden sind und Sozialleistungen beziehen. Dies wäre mit einer Wohnsitzauflage¹ möglich.

Landrat Reinhard Sager: Ich stimme Frau Dr. Lohse zu: Wir brauchen dringend eine Wohnsitzauflage, damit die Integrationsbemühungen bestmöglich geplant und langfristig wirken können. Kern einer generellen Wohnsitzpflicht muss ein zweistufiges Verteilungsverfahren vom Bund auf die Länder nach dem Königsteiner Schlüssel und anschließend eine nach weiteren Kriterien zu bestimmende Verteilung der Flüchtlinge im jeweiligen Land sein. Als Kriterien kommen die Beschäftigungsquote, die Verfügbarkeit von Wohnraum, Integrationsdienste oder der Ausländeranteil in Betracht. Die Auflage wäre für die Betroffenen so lange aufrechterhalten, wie soziale Leistungen bezogen werden.

Oberbürgermeisterin Dr. Eva Lohse: Zum einen wäre es bei der Erarbeitung dieser Kriterien sinnvoll, dass sich beide Seiten in die Diskussion einbringen. Zum anderen sollte – so aus Sicht meiner Region – mit einer gemeinsamen Planung und Abstimmung u. a. auch zum Thema Realisierung von Wohnbauflächenbedarf mittel- bzw. langfristig zum Erhalt der Attraktivität des Gesamttraumes beigetragen werden. Dies nur auf einen Kernraum zu beziehen, kann nicht zielführend sein. Nur mit einer gesamträumlichen Zusammenarbeit und nicht zuletzt mit unseren vielfältigen Angeboten in den Metropolregionen zu Bildung, Arbeitsmarktintegration etc. können wir den Prozess positiv gestalten.

Wie können Landkreise und Städte gemeinsam die „Mobilität von morgen“ vor dem Hintergrund demografischer Veränderungen und gleichzeitig steigenden Mobilitätsansprüchen mitgestalten?

Landrat Reinhard Sager: Für die Unternehmen und die vielen Ein- und Auspendler in einer Metropolregion ist eine gleichmäßige Erschließung der Fläche mit ihren Wohn-, Bildungs- und Gewerbestandorten besonders wichtig. Abgesehen von der Notwendigkeit einer bedarfsgerechten guten Verkehrsinfrastruktur geht es dabei auch um ein angemessenes öffentliches Mobilitätsangebot, das ggf. mit flexiblen Be-

dienformen und der Einbeziehung privater Mitnahmedienste und von Carsharing-Angeboten ergänzt werden kann. Die Möglichkeiten der digitalen Vernetzung von Angeboten über Apps bieten hier – nicht nur in Metropolregionen – Potenzial für neue Mobilitätsangebote.

Oberbürgermeisterin Dr. Eva Lohse: Deshalb schließen sich Städte und Landkreise zu Verkehrsverbänden zusammen, um ein Verkehrsangebot aus einer Hand zu gewährleisten. Wo ergänzend auch die regionalplanerische Zuständigkeit liegt, können z. B. wie bei uns durch den Einheitlichen Regionalplan auch die Verkehrs- und Siedlungsplanung miteinander verknüpft werden.

Brauchen Landkreise und der ländliche Raum heutzutage starke Städte als Kooperationspartner, um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können?

Landrat Reinhard Sager: Ländliche Räume stellen in Bezug auf städtische Ballungszentren eigenständige und gleichberechtigte Lebens-, Arbeits- und Wirtschaftsstandorte dar, die die dezentrale Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur Deutschlands entscheidend prägen. 60 % der deutschen Arbeitsplätze sind außerhalb der großen Städte angesiedelt; über die Hälfte der Ausbildungsplätze in Deutschland werden von Unternehmen, Betrieben und Verwaltungen bereitgestellt, die außerhalb der Ballungszentren agieren und 57 % der deutschen Wirtschaftsleistung erbringen. Das zeigt nicht zuletzt die große Zahl weltweit agierender starker mittelständischer Unternehmen, die in Landkreisen ansässig sind. Das ist freilich nicht jedem unbedingt geläufig. Insofern bringt der ländliche Raum schon einiges in solche Kooperationen ein – das hat also letztlich auch wieder etwas mit Augenhöhe zu tun.

Oberbürgermeisterin Dr. Eva Lohse: Ich bin dankbar, dass Sie diesen Punkt noch einmal hervorheben. Die Stärke unserer ländlichen Räume in Deutschland ist etwas, um das man uns im europäischen Kontext beneidet. Umso sinnvoller ist es, diese Stärke der ländlichen Räume mit den Stärken der Ballungszentren als Standorte von Hochschulen, Wissenschaftseinrichtungen und Global Playern im Wirtschaftsbereich zu verknüpfen, um gemeinsam Strahlkraft

(1)
Das Interview wurde im April 2016, vor der Einführung der Wohnsitzauflage, geführt.

zu entfalten. Wenn uns hier die Zusammenarbeit gelingt, werden wir im internationalen Wettbewerb bestehen. Dann können wir, wie es der baden-württembergische Ministerpräsident Winfried Kretschmann anlässlich des Festaktes zum zehnjährigen Jubiläum der Metropolregion Rhein-Neckar im Jahre 2015 sagte, „in 15 Jahren eine Stellung haben, wie wir sie heute von den Bundesländern kennen“.

Inwieweit fördert die Kooperation auf der Ebene der Metropolregionen Ihrer Meinung nach die internationale Wettbewerbsfähigkeit des gesamten Landes?

Landrat Reinhard Sager: Wie die Siedlungsstruktur ist auch die Wirtschaftsstruktur in Deutschland dezentral geprägt. Es existiert eine Vielzahl größerer, mittlerer und kleinerer wirtschaftlicher Zentren – auch im ländlichen Raum. Wie die rasche konjunkturelle Erholung nach der letzten Finanz- und Wirtschaftskrise verdeutlicht hat, verdankt die Bundesrepublik ihre Wirtschaftskraft vor allem den kleinen und mittelständischen Unternehmen, die gerade im ländlichen Raum angesiedelt sind, und schöpft aus ihrer gewachsenen dezentralen Wirtschaftsstruktur ein hohes Maß an ökonomischer Stabilität. Insoweit ist die Frage einerseits, wie man sich in Bezug

auf globale Märkte in gewisser Weise eine hinreichende Wahrnehmbarkeit auf dem internationalen Wirtschaftsparkett sichert. Andererseits ist aber gerade unsere dezentrale Wirtschaftsstruktur etwas, das wir keinesfalls auf dem Altar der Globalisierung opfern dürfen. Dabei geht es letztlich nämlich nicht nur um Wirtschaft, sondern auch um Herkunft, Identität und regionale (Eigen-) Gestaltungskraft.

Oberbürgermeisterin Dr. Eva Lohse: Es ist vor allem dieser Punkt der Wahrnehmbarkeit, den wir in diesem regionalen Umgriff gemeinsam erreichen. Nicht umsonst bezeichnet man die Metropolregionen als „Motoren“ der wirtschaftlichen Entwicklung. Gemeinsame Initiativen, um die Region in ihrer Außendarstellung positiv bekannt zu machen, Clusterpolitik, die Zusammenarbeit in den Branchen befördert, die Ansiedelungen attraktiv macht und positive Effekte auch für andere Branchen erzeugen kann – das sind die Schlüssel des Erfolgs. Wirtschaft braucht eine starke Region, die Region braucht eine starke Wirtschaft, und in diesem Zusammenspiel zählen nicht nur die harten, sondern auch die weichen Standortfaktoren. Sobald dieser Gedanke sich verfestigt und in konkrete Projektarbeit gegossen wird, sind wir genau auf dem richtigen Weg.

Regionale Planung als Schlüssel zum Erfolg?

Jede der elf Metropolregionen hat in Bezug auf ihre räumlichen Gegebenheiten, ihre regionale Governance und ihre Handlungsfelder ihre ganz eigene, individuelle Ausprägung. Dies ist nicht zuletzt Folge eines polyzentrisch und föderal verfassten Staates. Allen Metropolregionen ist die Erkenntnis gemein, dass regionale Entwicklung nicht an Verwaltungsgrenzen Halt macht, sondern dass sie in funktionellen Raumzusammenhängen gedacht und umgesetzt werden muss.

Für die erfolgreiche Gestaltung der zukünftigen Herausforderungen und eine in diesem Sinne nachhaltige Entwicklung einer Region ist neben einer vielseitig gestalteten Kooperation auf Projektebene gerade auch die Regionalplanung ein bedeutsamer instrumenteller Baustein. In manchen Regionen ist – je nach historischer Entwicklung, gesetzlicher Grundlage oder Verfasstheit – die hoheitliche Zuständigkeit für die gemeindeübergreifende Planung unmittelbar als metropolregionale Aufgabe verankert. So befindet sich die Planungskompetenz unter dem Dach der Metropolregion etwa in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, in der Metropole Ruhr, in Frankfurt-RheinMain, Rhein-Neckar oder Stuttgart.

In den anderen Metropolregionen Nordwest, Hamburg, Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg, Köln-Bonn, Mitteldeutschland, München oder Nürnberg besteht keine derartige rechtliche Grundlage und unmittelbare institutionelle Verwobenheit von Regionalplanung und Regionalentwicklung beziehungsweise Regionalmanagement; hier stehen demzufolge Projekte zur Wissensvernetzung, Stärkung des regionalen Gedankens nach innen sowie zur gemeinsamen Darstellung nach außen im Vordergrund. Eine fehlende Planungskompetenz wird hier keinesfalls immer als Nachteil verstanden, vielmehr nutzen die Regionen unter den gegebenen Rahmenbedingungen die Möglichkeit, auf andere Weise Konkurrenzen zu überwinden und in vertrauensvollem Umgang der Schlüsselakteure miteinander regionalspezifische Lösungen zu entwickeln.

Wie wirkt sich nun aus Sicht der mit Planungskompetenz ausgestatteten Metropolregionen eine regionalplanerische Zuständigkeit auf die Entwicklung der jeweiligen Metropolregion aus? Welches sind die Besonderheiten, Erfolgsfaktoren oder auch Schwierigkeiten, die sich durch diese Konstellation ergeben? Der Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland (IKM) befragte hierzu drei benachbarte Regionen, deren planerische Zuständigkeit sich auf Teilräume von Hessen, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg bezieht und die die hoheitliche Aufgabe der Regionalplanung mit höchst unterschiedlichen Kompetenzen und Instrumenten zukunftsorientiert umsetzen.

Im Gespräch sind **Thomas Horn**, Beigeordneter und Planungsdezernent des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain, **Thomas Kiwitt**, Planungsdirektor des Verbandes Region Stuttgart, sowie **Christoph Trinemeier**, Leitender Direktor des Verbandes Region Rhein-Neckar.

Was sind bislang die großen Erfolge Ihrer regionalen Planung und vor welchen Herausforderungen stehen wir heute planerisch in den Metropolregionen?

Beigeordneter Thomas Horn: Aus Sicht von FrankfurtRheinMain war die Schaffung des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain beziehungsweise des vormaligen Planungsverbandes an sich schon ein großer Erfolg für die Planung.

Die Aufgaben des Verbandes sind die Steuerung der Siedlungsentwicklung, der Infrastruktur und der Sicherung des Freiraums im Ballungsraum durch den Regionalen Flächennutzungsplan (RegFNP). Mit dem RegFNP werden über die jeweiligen Gemeindegrenzen hinaus abgestimmte und umweltgeprüfte Wohn- und Gewerbeflächen ausgewiesen, die die Gemeinden in Bauflächen umwandeln können. Neben der Siedlungsentwicklung liegt der Fokus auf der Förderung erneuerbarer Energien. Vor dem Hintergrund eines nachhaltigen Umgangs mit der Ressource Boden werden durch den Landschaftsplan Naturräume in



Thomas Horn ist Beigeordneter und Dezernent für Planung des Regionalverbandes Frankfurt-RheinMain. Er ist ferner Mitglied der Regionalversammlung Südhessen sowie des Haupt- und Planungsausschusses. Der studierte Jurist ist außerdem Mitglied im Kreistag sowie im Bau-, Umwelt- und Verkehrsausschuss des Main-Taunus-Kreises. Bevor er 2015 zum Beigeordneten gewählt wurde, war Thomas Horn zwanzig Jahre lang Bürgermeister der Stadt Kelkheim im Taunus.



Thomas Kiwitt ist leitender technischer Direktor des Verbands Region Stuttgart. Er ist Mitglied im Managing Committee von METREX, dem Netzwerk Europäischer Metropolregionen, sowie im Informations- und Initiativkreis Regionalplanung der Akademie für Raumordnung und Landesplanung und Lehrbeauftragter der Hochschule für Technik, Stuttgart. Nach dem Abschluss als Diplom-Ingenieur für Raum- und Umweltplanung war er als Regionalplaner in Jakarta, Karlsruhe und Freiburg tätig.

einem größeren Zusammenhang betrachtet und durch die Darstellung eines regionalen Biotopverbundsystems vor Zerstörung bewahrt. Will heißen – der RegFNP ist die Grundlage, damit wir planerische Lösungen auf regionaler Ebene herbeiführen beziehungsweise fördern können.

Gleichzeitig gibt es im Gebiet unserer Metropolregion FrankfurtRheinMain derzeit keinen einheitlichen planerischen Ansatz, da er sich über die drei Bundesländer Hessen, Bayern und Rheinland-Pfalz mit ihren jeweiligen Landesplanungsgesetzen erstrecken würde. Das kann zu widersprüchlichen Zielsetzungen führen. An dieser Stelle arbeitet Rhein-Neckar mit einem Regionalplan. Bei unserem RegFNP besteht die Herausforderung darin, die Metropolregion nicht als eine weitere Planungsebene zu verstehen, sondern sich auf überörtliche Kooperationen und gemeinsame Themen auf zentralen Aufgabenfeldern zu verständigen.

Leitender Direktor Christoph Trinemeier:

Der Verband Region Rhein-Neckar plant in der Tat im Rhein-Neckar-Dreieck Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz auf der Grundlage des Staatsvertrages aus dem Jahre 2006 über die drei Ländergrenzen hinweg. Nach intensiver Koordinierungsarbeit wurde der erste Einheitliche Regionalplan Rhein-Neckar im Jahr 2014 verabschiedet. Er war ein entscheidender Durchbruch und Meilenstein, ein starkes politisches Signal nach innen und nach außen für das regionale Bekenntnis zu einem einheitlichen Lebens- und Wirtschaftsraum. Aber auch bei uns gibt es Optimierungsbedarf. Wir müssen insofern die drei Bundesländer überzeugen, der grenzüberschreitenden Regionalplanung noch mehr eigenständigen Spielraum zu gewähren. Die Region muss umsetzen können, was die Menschen in ihrem Alltag zu Recht erwarten: Ländergrenzen dürfen die gemeinsame Entwicklung nicht behindern.

Planungsdirektor Thomas Kiwitt: Der Verband Region Stuttgart stellt den Regionalplan für den Kernraum der Metropolregion Stuttgart, die Region Stuttgart, auf. Die Region Stuttgart weist eine besondere Korrelation von Freiraumschutz und Siedlungsentwicklung auf: Der erforderliche Flächeneinsatz liegt bezüglich Wohn- und

Gewerbeflächen weit unter dem Landesdurchschnitt, und ein kleinteiliges Nebeneinander von Wohn- und Arbeitsstätten führt zu einer – auch im Bundesvergleich – auffallend geringen Pendlerdistanz und damit sehr effizienten Siedlungsstruktur. Selbst im Kern der Region können hochwertige Frei- bzw. Erholungsflächen in nur rund zehn Minuten zu Fuß erreicht werden, und die landwirtschaftliche Nutzung der hervorragenden Böden in der Region – und damit auch die Produktion hochwertiger Nahrungsmittel – genießt nach wie vor einen hohen Stellenwert. Selbst die kleineren der insgesamt 179 Gemeinden können damit ihren Einwohnerinnen und Einwohnern attraktive Wohn- und Arbeitsplätze anbieten – eine hervorragende Ausgangslage, die ohne eine koordinierende Regionalplanung so nicht zu erreichen wäre.

Der Regionale Flächennutzungsplan RegFNP ist eine zentrale Aufgabe im Regionalverband FrankfurtRheinMain. Wie stark ist das Planungsinstrument?

Horn: Die Besonderheit bei uns ist, dass der RegFNP Flächennutzungsplan und Regionalplan zugleich ist, dadurch wird eine Planungsebene eingespart. Der RegFNP regelt seit 2010 die räumliche Entwicklung auf der kommunalen und auf der regionalen Ebene. Wie dies für die anderen Planungsregionen auch gilt, steuert unser Planwerk die Siedlungsentwicklung, die Infrastruktur und den Freiraum und damit die strategische Ausrichtung unseres Ballungsraums – in unserem Falle für 75 Kommunen und 2,3 Mio. Einwohner. Aufgrund seines Maßstabes von 1:50.000 werden wichtige Planungsthemen in einem größeren konzeptionellen Zusammenhang betrachtet.

Seine Steuerungskraft entfaltet der RegFNP durch regionale Entwicklungskonzepte wie das Regionale Siedlungsentwicklungskonzept, den Regionalen Landschaftsplan, das Regionale Einzelhandelskonzept, das Regionale Energiekonzept sowie das Regionale Mobilitätskonzept. Die OECD hat den RegFNP jüngst in ihrer Studie lobend erwähnt (OECD – Organisation for Economic Co-operation and Development (Hrsg.), 2015: *Governing the City*. Paris, 161 ff.). Er wird mit einer breiten Beteiligung von Kommunen, Verbänden, Fachbehörden

und Bürgern erstellt, und daraus erwächst seine Kraft und Akzeptanz.

Der RegFNP wird durch zwei Gremien verabschiedet: durch die Verbandskammer als RegFNP nach BauGB und durch die Regionalversammlung Südhessen als Regionalplan Südhessen nach HLPG. Dies macht deutlich, dass es eine doppelte Beschlussfassung gibt, die eine erhebliche Bindungswirkung entfaltet, jedoch dazu führt, dass der vorgeschaltete Abstimmungsprozess zwischen dem Regionalverband und dem Regierungspräsidium zeitaufwendig und der Beschlusslauf langwierig ist. Hier besteht immer noch Handlungsbedarf.

Sie beschäftigen sich in Ihrem Haus mit Planung einerseits und Regionalentwicklung andererseits – in welchem Verhältnis stehen diese beiden Aufgaben zueinander?

Trinemeier: Im Europa der Regionen wird es künftig noch wichtiger werden, die rechtlichen Rahmenbedingungen, die die klassische Regionalplanung vorgibt, durch regionale Entwicklungsstrategien auf der operativen Ebene zu ergänzen. In Rhein-Neckar decken sich das Mandatsgebiet für die Regionalplanung und der Umgriff unserer Metropolregion. So können Regionalplanung und Regionalentwicklung Hand in Hand gehen, sich ergänzen und wechselseitig voranbringen. Mit dem Private-Public-Partnership-Modell aus dem Verband Region Rhein-Neckar, dem Verein Zukunft Metropolregion Rhein-Neckar e.V. und der Metropolregion Rhein-Neckar GmbH sind wir für die notwendige effektive Zusammenarbeit von Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung bestens aufgestellt.

Kiwitt: Der Verband Region Stuttgart ist Planungsverband, Aufgabenträger im Bereich der Mobilitätsinfrastruktur und der Freiraumentwicklung sowie zuständig für Wirtschaftsförderung und Regionalmarketing. Unter der politischen Lenkung einer direkt gewählten Regionalversammlung sind Regionalplanung und Regionalentwicklung gleichwertige Instrumente, um die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit der Region zu gewährleisten. Die Formulierung verbindlicher Planungsvorgaben zählt damit ebenso zu den Werkzeugen wie konkrete Investitionen in Infrastruktur und Frei-

raumentwicklung, politische Lobbyarbeit und (internationales) Netzwerken.

Wenn Sie die regionale Planung weiter stärken wollten, was wäre zu tun?

Horn: Die regionale Planung, wie sie in FrankfurtRheinMain als regionale Flächennutzungsplanung definiert ist, könnte effizienter werden, wenn unnötige Doppelstrukturen aufgehoben würden. Die Verbandskammer müsste im Grunde die Entscheidungshoheit für den RegFNP erhalten.

Ferner müssten die Kernkompetenzen des Regionalverbandes weiter gestärkt werden. Diese sind die Ausweisung und Bereitstellung von Bauland für die Nachfrage in unserer Region, denn Wohnen wird stets über die Flächen diskutiert.

Des Weiteren sind verbindliche Planungsansätze, wie unsere Flächenausgleichsrichtlinie zum Umgang mit dem Flächenverbrauch, mehr denn je erforderlich, um gesunde Wohn- und Lebensbedingungen dauerhaft zu gewährleisten. Fragen zur Freiraumsicherung, Siedlungsentwicklung und Verkehrslenkung können auf Ebene einer regionalen Flächennutzungsplanung wesentlich besser gelöst werden als durch die Einzelgemeinden. Um zielgerichtet zu steuern, steht uns mit dem RegFNP ein geeignetes Planungsinstrument zur Verfügung, dessen Steuerungsmöglichkeiten bei Weitem noch nicht ausgeschöpft sind.

Kiwitt: Das Instrumentarium der Regionalplanung ist umfassend und relativ weitreichend. Die Vorgehensweise in der Region Stuttgart belegt, dass mit den gegebenen Möglichkeiten eine ausreichende Koordination der Raumentwicklung gerade auch in schnell wachsenden Regionen möglich ist – wenn die Bereitschaft zu einer stringenten Anwendung besteht. Dies gilt aber nur vor dem Hintergrund der vorgenannten funktionalen Verbindung mit den Maßnahmen der Regionalentwicklung, denn die klassische Ordnungswirkung von Planvorgaben reicht ohne ergänzendes Anreizsystem für eine erfolgreiche Regionalentwicklung nicht mehr aus.

Trinemeier: Dass kooperativer Föderalismus auch mit Blick auf die Planung funktioniert, haben wir in der Metropolregion



Christoph Trinemeier ist Leitender Direktor und Stellvertretender Verbandsdirektor des Verbandes Region Rhein-Neckar. Er ist außerdem Mitglied im Beirat für Kommunalentwicklung der Entwicklungsagentur Rheinland-Pfalz sowie Mitglied im Informations- und Initiativkreis Regionalplanung der Akademie für Raumordnung und Landesplanung. Als Diplom-Ingenieur für Raum- und Umweltplanung war er von 1991 bis 2007 Baudirektor im Referat Raumordnung und Baurecht des Regierungspräsidiums Karlsruhe.

Rhein-Neckar bewiesen. Zentrales regionalpolitisches Anliegen des Verbandes für die Zukunft muss es aus meiner Sicht sein, im Rahmen einer Fortschreibung des Staatsvertrages Rhein-Neckar die regionalplanerischen Kompetenzen des Verbandes z. B. im Bereich der länderübergreifenden Verkehrsplanung zu erweitern, die länderspezifischen

Vorgaben zu Planungsinstrumenten zu harmonisieren und so künftig Reibungsverluste zu vermeiden. Starke Metropolregionen sind wesentliche Grundlage für starke Länder, und die regionale Planung trägt ihren maßgeblichen Teil dazu bei; ich denke, mit dieser Aussage kann ich für alle Regionen sprechen.

Metropolregionen 4.0

Ulrich Maly

Zukunftstrends für Stadt und Land und Ideen, warum Metropolregionen gute Plattformen zur Gestaltung des Wandels sind.

Verschiedene Megatrends werden in den kommenden Jahrzehnten das Stadt-Land-Gefüge in den Metropolregionen verändern. Dazu gehören der demografische Wandel, die Digitalisierung von Wirtschaft und Gesellschaft, die Energiewende und der Wandel der Landwirtschaft. Für die Metropolregionen entstehen damit gemeinsam mit Land, Bund und EU neue Gestaltungschancen. Als wichtige Impulsgeber für wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung in Deutschland und Europa können die Metropolregionen diese Gestaltungspotenziale nutzen, um dem Ziel der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse in Stadt und Land näherzukommen.

Die deutsche Wirtschaft ist international wettbewerbsfähig. Wirtschaft und Beschäftigung sind auf Wachstumskurs. Und nicht zuletzt wird der seit Jahren anhaltende Leistungsbilanzüberschuss als Beleg der Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands angeführt. Räumlich betrachtet werden rund 70% unserer Wirtschaftsleistung in Metropolregionen erbracht. Rund 70% der bundesdeutschen Bevölkerung lebt und arbeitet in den Metropolregionen, die von Nord nach Süd und Ost nach West polyzentral dem föderalistischen Kompass folgend die Republik überziehen. Es ballt sich Innovationskraft: 81% aller Groß- und Ressortforschungseinrichtungen befinden sich in den Metropolregionen und 69% der Beschäftigten in Hightechbranchen. In Metropolregionen befördern die größten deutschen Flughäfen 95% aller Luftpassagiere und sie beherbergen die zehn größten deutschen Messestandorte.

Neben der Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands und Europas war und ist es die Verantwortungsgemeinschaft, oder griffiger die Stadt-Land-Partnerschaft, der sich die Metropolregionen verpflichtet sehen. Demnach geht es bei den Metropolregionen nicht allein um die urbanen Zentren unserer Ballungsräume, sondern um die Stärkung der jeweiligen Gesamtregionen, die in ihren metropolregionalen Verflechtungsräumen ländliche Räume und sogar periphere Räume aufweisen. Die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse wurde als

Maßstab des Handelns und Ziel der metropolregionalen Zusammenarbeit postuliert.

Durch (zumeist kommunal) klug erdachte Multilevel-Governance-Modelle wurde eine regionale Willensbildung und Selbstorganisation ermöglicht, die Regionalentwicklung neu denken und handeln ließ. Die Bundesländer haben dies in unterschiedlichem Ausmaß mit initiiert, unterstützt und die Chancen dieser Bottom-up-Bewegung genutzt.

„Die Zusammenarbeit in den Metropolregionen hat sich bewährt und soll fortgeführt und vertieft werden“, unterstreicht die kürzlich verabschiedete Fortschreibung der Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland (Beschluss der 41. MKRO am 9. März 2016) und skizziert Handlungsansätze, die es künftig zu bearbeiten gilt.

Mit Blick in die fernere Zukunft wird deshalb folgenden Fragen nachgegangen:

- Was sind die Megatrends, mit denen die europäischen Metropolregionen in Deutschland in den kommenden Jahren rechnen müssen?
- Welche besonderen Chancen ergeben sich daraus für Stadt und Land in den Metropolregionen und eng damit verbunden für die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse?

Dr. Ulrich Maly

ist Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg und seit 2011 Vorsitzender des Bayerischen Städtetages. Von 2013 bis 2015 war er Präsident des Deutschen Städtetags; bis heute ist er dessen Vizepräsident. Er gründete die Europäische Metropolregion Nürnberg und entwickelte sie als Ratsvorsitzender (2005-2011) zu einem Governance-Modell, das Vorbildcharakter in Deutschland und Europa hat. Es fußt auf der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse und einer durch das Prinzip der „gleichen Augenhöhe“ in der Governance verfassten Stadt-Land-Partnerschaft.

1 Demografischer Wandel

Maßgeblich ist die demografische Entwicklung, die in der bundesweiten Debatte unter den Schlagworten „älter, bunter, einzelner und weniger“ abgehandelt wird. Dabei zeigt der Blick auf die Bundesländer und die Metropolregionen, dass die Entwicklung sehr uneinheitlich verläuft. Die Metropolregion München beispielsweise zeigt enorme Sogwirkung; die Metropolregion Mitteldeutschland muss mit einem Bevölkerungsrückgang rechnen. Heterogen verläuft auch die Entwicklung innerhalb der Metropolregionen selbst, oftmals auf relativ engem Raum.

Hier gilt es, die Ursachen zu analysieren. Fehlt es an Attraktivität oder an Urbanität, fehlen Jobs, fehlt die notwendige Infrastruktur einer modernen Dienstleistungsgesellschaft?

Dabei sollte der aktuelle Trend des „Zugs in die Stadt“ nicht überbewertet werden. In der Vergangenheit gab es immer wieder die eine oder andere überraschende Trendwende „raus aufs Land“ oder „hinein in die Stadt“. Für Nürnberg beispielsweise gilt, dass in den 1970er Jahren eine Schrumpfung in der Größenordnung einer Mittelstadt, d. h. von 50.000 Personen zu verzeichneten war. Hätte sich dieser Trend fortgesetzt, so gäbe es heute Nürnberg nicht mehr. Aktuell spricht die Wissenschaft bezeichnenderweise von „räumlichen Uneindeutigkeiten“, wenn es um Wanderungsbewegungen Richtung Stadt geht.

Wir werden singulärer, die Zahl der Einpersonenhaushalte in Deutschland liegt bei über 40%, die Verschiedenheit der Lebensstile nimmt zu, Work-Life-Balance spielt heute eine zunehmend wichtige Rolle. Damit verbunden ist natürlich eine schwindende Tragkraft familiärer Netzwerke.

Diese Trends sprechen nicht (nur) für die Zukunft in der Anonymität der Großstadt, sondern bergen Chancen für kleinere Städte und ländliche Räume, die mit funktionierender Nachbarschaft attraktiv sind, sofern die sozialen Infrastrukturen vorhanden sind.

- Wir leben in der Zeit der größten Bevölkerungswanderung der Neuzeit. Die Fähigkeit zur Integration wird damit zur

sozialen und wettbewerbspolitischen Gelingensbedingung, und zwar jenseits der aktuellen Diskussion über Asylfragen. Immerhin kommen jährlich heute schon dreimal mehr Menschen völlig regulär und interessanterweise auch „unbemerkt“ aus Europa nach Deutschland, als es Asyl-antragsteller gibt. Es ist nicht möglich, ein fertiges Bild dieser bunten werdenden Welt zu malen, aber zwei „Wahrheiten“ drängen sich auf:

- Wir können Integration. Bayern hat beispielsweise seinen „5. Stamm“, die Vertriebenen, ebenso erfolgreich in die Zivilgesellschaft integriert wie die sogenannten „Gastarbeiter“ und die Spätaussiedler, und zwar alle drei Gruppen in Millionen gezählt.
- Wir brauchen eine öffentliche Diskussion, in der gerade von den Metropolregionen als „Gateways der Weltwirtschaft“ die Willkommenskultur thematisiert wird. Wie die Debatte derzeit geführt wird, ist sie das Gegenteil von Willkommenskultur.

2 Ökonomischer Wandel und Digitalisierung

McKinsey et al. sprechen vom „Ende der Skaleneffekte“. Was ist das? Die heutige Produktionsweise lebt von Größen- und Stückzahlenvorteilen, 100.000 Autos am Band können pro Stück deutlich günstiger produziert werden als ein einzelnes. Die Digitalisierung lässt dieses Phänomen, das 200 Jahre industrielle Fertigung geprägt hat, langsam verschwinden. Das hat langfristig Folgen für die Betriebsgrößen, die die Industrie heute noch prägen. Neue agile, dezentrale Anbieter und Fabriken werden die Märkte prägen.

Ein aktuelles Beispiel ist die Speedfactory von adidas, die im Mai 2016 in Ansbach in der Metropolregion Nürnberg eröffnet wurde. Damit rollt der Branchenweite weltweit das Projekt „made in Germany“ neu auf und holt 23 Jahre nach der Schließung fast aller adidas-Fabriken in Deutschland einen kleinen Teil der Produktion zurück. Das dezentrale automatisierte Herstellungsverfahren nach dem Muster Industrie 4.0 macht eine kostengünstige und Just-in-time-Lieferung von personalisierten Produkten möglich. So kann schnell auf die sich ändernden

Bedürfnisse und Trends der Turnschuhgesellschaft reagiert werden. Mittelfristig wird mit einer Jahreskapazität von 1 Mio. Paar Schuhe geplant, was nicht viel ist in Anbetracht von 300 Mio. Paar insgesamt.

Cloudworking und Crowdsourcing bieten neue Chancen für dezentrales Arbeiten: Nach Plattformen für Produkte und Dienstleistungen im Internet entstehen digitale Marktplätze für Arbeitskraft. Statt wie bisher auf fest angestellte Beschäftigte setzt das Modell auf den vollkommen flexiblen Einsatz weltweit in Stadt und Land von Arbeitskräften, die über die Cloud ohne feste Büros oder Arbeitsverträge in Wertschöpfungsprozesse integriert werden können. Dies bietet Chancen für das Empowerment der Beschäftigten und die Vernetzung von Wissen. Negativszenarien wie das „digitale Fließband“ oder auch der Verlust des gesetzlich geschützten Status von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern können durch die politische und gesellschaftliche Gestaltung des digitalen Wandels eingeschränkt werden.

Chancen für ländliche Räume entstehen dann, wenn die besonderen Bedürfnisse der „Plattformökonomie“ bei den Planungen neuer gemischtgewerblicher Gebiete berücksichtigt werden. Kleinere Kommunen können durch „digitale Gründerzentren“ besondere Angebote schaffen. Im Zuge des demografischen Wandels sich leerende Witwensiedlungen könnten für die neue Gründergeneration mit Geschäfts- und Lebensmodellen der neuen Art ertüchtigt werden. So könnte ein Umfeld entstehen, in dem sich die Work-Life-Balance nachhaltiger erreichen lässt als im urbanen Milieu.

In Metropolregionen könnten öffentlich geförderte „Real-Labore“ entstehen, in denen Arbeit 4.0 erprobt, gestaltet, begleitet und bewertet wird. Arbeitsformen, Arbeitszeiten, Arbeitsstile und -einkommen sowie Arbeitnehmerrechte sind dabei insbesondere in Hinblick auf ihr Potenzial für den Ausgleich von Stadt und Land zu entwickeln.

Der technische Fortschritt hat – zumindest langfristig – immer zu leicht positiven Arbeitsmarkteffekten geführt. Ob das in der digitalen Welt so bleibt, ist nicht sicher. Sicher ist: Niedrigqualifizierte geraten besonders unter Druck. Hochqualifizierte

brauchen neben ihrer fachlichen Expertise zunehmend soziale und assoziative Fähigkeiten. Erwerbsbiografien werden heterogener, mehr Patchwork im Lebenslauf wird eher die Regel. Unser Bildungswesen ist dafür (noch) nicht gerüstet.

Um Chancengleichheit in Stadt und Land zu sichern, ist künftig der vermehrte Einsatz von IuK-Technologien im Bildungswesen notwendig. Gleiches gilt für die Telemedizin, durch die die Daseinsvorsorge auch in dünn besiedelten Räumen ermöglicht wird. Und schließlich ist es die Sicherung der Mobilität. Hier bieten Carsharing und Mitfahrzentralen völlig neue Möglichkeiten für intelligente Mobilitätssysteme statt konventionellen Straßenausbau.

Die beschriebenen Trends können nur wirksam werden, wenn die soziale und die digitale Infrastruktur in Stadt und Land gesichert sind. Außerdem müssen die vermeintlich „weichen“ Standortfaktoren stimmen. Kulturelle Einrichtungen, ein funktionierendes Sport- und Vereinsleben, das Gemeindehaus oder die Stadthalle mit attraktivem Programm, Theater, Musik, hippe Kneipen und ordentliche Gastronomie – das alles wohnt nicht nur in Gemeinwesen ab einer Mio. Einwohnern.

3 Energiewende

Die Energiewende wird Wertschöpfungspotenziale von den Städten (als Standort heutiger Großkraftwerke) in die ländlichen Räume transferieren. Metropolregionen können den Motor bilden – teilweise tun sie dies schon heute – für die Entwicklung von Energieregionen mit hoher Selbstversorgung durch maximale Ausschöpfung neuer technologischer Möglichkeiten auf Verteilernetzebene. Ländliche Räume produzieren dabei regenerative Energien zum Eigenverbrauch. Der Überschuss geht an die Städte, deren Beitrag zum Klimaschutz in der Energieeinsparung liegt durch verstärkten Einsatz von Kraft-Wärme-Kopplung u. a. Klimapakete dieser Art haben verschiedene Metropolregionen bereits geschlossen, die Umsetzung wurde angegangen. Durch die Förderung von Metropolregionen als Pilotregionen könnte – unter Einbeziehung von Universitäten, Industrie und Energieversorgern – das Modell für eine erfolgreiche

regionale Energiewende entstehen. Kosten, Versorgungs- und Klimaziele würden schnell und modellhaft übertragbar erreicht.

4 Wandel der Landwirtschaft

Die Landwirtschaft ist weltweit im Umbruch. Dabei gibt es einerseits den agroindustriellen Wandel, der sich in immer größeren Betriebseinheiten niederschlägt. Andererseits steigt in den westlichen Ländern die Nachfrage nach Regional- und Bioprodukten kontinuierlich, und die Lebensmittelqualität tritt mehr und mehr in den Vordergrund. Hier sind kleine familiengeführte Betriebe im Vorteil.

Auch hier bieten sich Metropolregionen als Räume an, in denen Netzwerke lokaler Verwertungsketten ausgebaut werden können, der Marktzugang für regionale Produkte erleichtert wird (z.B. durch Regionalmärkte oder Regionaltheken in Supermärkten). Zugleich stiften regionale Lebensmittel Identität. Sie sind zumeist kultur- und landschaftstypisch und stellen dadurch für den Verbraucher eine Verbindung zu Region und Heimat her. Dass dies bedeutsam ist in Zeiten rasanter Globalisierung, wird keiner ernsthaft bestreiten wollen.

5 Fazit

Betrachtung und Reflexion der Megatrends zeigen: Hier liegt ein großes Gestaltungspotenzial, insbesondere was die Entwicklung von Stadt und Land angeht.

Die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse in Stadt und Land ist nach meiner Überzeugung als notwendige regionale Dimension von sozialer Gerechtigkeit und dem Recht auf gleiche Teilhabe anzusehen. Die Metropolregionen könnten dabei zu wichtigen Mitspielern werden, die EU, Bund und Länder bei der Gestaltung des Wandels unterstützen. Sie bringen mit: Erfahrungen im Stadt-Land-Ausgleich und mit ihrer Governance einen Mechanismus,

der bei Formulierung und Umsetzung einer Change Story für Bodenhaftung sorgt. Gleichzeitig sind sie mit ihren metropolregionalen Funktionen Seismographen der Globalisierung. Metropolregionen erweisen sich zudem angesichts des beschriebenen Wandels als Raumkategorie, die im globalen digitalisierten Wettbewerb schon heute wichtiger ist als Nationen und Bundesländer.

Deshalb müssen Metropolregionen gestärkt werden. Nur so können sie als Impulsgeber für wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung in Deutschland und Europa wirken.

Gefordert sind dabei Bund, Länder und die Kommunen. Keiner kann alleine, erst im Dreiklang mit Europa kann gelingen, was auch für die europäische Wettbewerbs- und Kohäsionspolitik wichtige neue Impulse setzen kann. OECD und EU haben dies in Ansätzen erkannt. Mit der Territorialen Agenda der EU wurde die Bedeutung von Urban-Rural-Partnerships für die Regionalentwicklung erkannt. Dafür stehen die Arbeit einer parlamentarischen Intergroup samt OECD-Studie RURBAN und die Förderung von Urban-Rural-Linkages, die Eingang in die aktuelle EU-Förderpolitik gefunden haben. Mit den multifonds-basierten Regionalbudgets (Integrierte Territoriale Investitionen, sogenannte ITIs) haben EU und Bund in der aktuellen Förderperiode bereits eine sehr gute Möglichkeit eröffnet, die bislang von den Bundesländern noch viel zu wenig genutzt wird.

Es steht zu hoffen, dass die amtierende EU-Kommissarin, seit 2015 neu benannte „Kommissarin für Regionalpolitik und Stadtentwicklung“, Corina Crețu, diese Möglichkeiten in der neuen EU-Förderperiode nach 2020 vertieft und fortschreibt. Dadurch würden neue Impulse gesetzt und endogene Entwicklungspotenziale für die Regional- und Stadtentwicklung genutzt werden können. Dann werden Metropolregionen bei der Fortentwicklung eines wettbewerbsfähigen polyzentralen Europas nachhaltig mitwirken können.



Themen 2015:

- 1 Gleichwertigkeit auf dem Prüfstand • 2 Was bewegt uns (morgen?) • 3 Innovationen in der räumlichen Planung • 4 Die Stadt von Übermorgen • 5 Einheit und Differenz • 6 Ausbaukontroverse Windenergie

Themen 2016:

- 1 Evaluierung der Städtebauförderung – Wirkungen und Nebenwirkungen • 2 Landflucht? Gesellschaft in Bewegung • 3 Suburbias Zukünfte • 4 Straßenbahnen und Stadtentwicklung

Nächstes Heft

Grün in der Stadt

Übrigens ...

Auf der IzR-Internetseite bieten wir Ihnen ergänzend zu den Heften Literaturtipps, Karten und Grafiken zum jeweiligen Thema sowie ausführliche Autorenporträts. Im Archiv dort finden Sie 18 Monate nach Erscheinen der Hefte alle Beiträge online.

Besuchen Sie daher auch die IzR-Seite auf unserer Website

www.bbsr.bund.de/BBSR/IzR

Alle Veröffentlichungen des BBSR finden Sie unter www.bbsr.bund.de



Bestellung: Franz Steiner Verlag
Birkenwaldstraße 44
70191 Stuttgart
Telefon +49 711 2582-0
Telefax +49 711 2582-390
service@steiner-verlag.de
und Buchhandel

IzR-Preise:
Jahresabonnement 72,00 € (6 Hefte
einschl. Register), zzgl. Versandkosten
(Inland: 10,80 €, Ausland: 19,80 €);
Einzelheft 19,00 € (versandkostenfrei) –
Preise incl. MwSt.

