Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

MORO-Informationen 3/5

Stadt-Land-Partnerschaften

Ein MORO-Forschungsfeld

Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) ist ein Forschungsprogramm des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) betreut vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR).

Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser,

seit über fünf Jahren begleitet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Herausbildung und Weiterentwicklung großräumiger Partnerschaften zwischen Stadt und Land. Es war die richtige Entscheidung, das Thema mit dem Modellvorhaben der Raumordnung „Stadt-Land-Partnerschaften: großräumig – innovativ – vielfältig“ weiter zu vertiefen. Das hat mehrere Gründe: Eine neue Modellregion, und zwar die Metropolregion Hannover • Braunschweig • Göttingen • Wolfsburg, ist mit dabei, und das dortige Projekt zu Erneuerbaren Energien hat die thematische Bandbreite der Stadt-Land-Zusammenarbeit erweitert. Gleichzeitig haben vier Modellregionen, die von Anfang an mitmachten, die Möglichkeit, ihre Arbeit mit neuen Projekten zu verstetigen und die Idee der Stadt-Land-Partnerschaften dort nachhaltig zu etablieren.

In der aktuellen Phase des Modellvorhabens gab es einige Meilensteine, die das Thema der Stadt-Land-Partnerschaften weiter befördert haben. Dazu gehört die europäische Konferenz „Stadt. Land. Europa. – Partnerschaften nachhaltig stärken“ mit Bundesminister Dr. Ramsauer. Sie fand am 19. Juni 2012 in Berlin statt. Aktive Rollen hatten u. a. auch die damalige EU-Ratspräsidentschaft, vertreten durch den dänischen Minister für Stadt, Wohnen und ländlichen Raum, die Europäische Kommission und die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD). Dabei wurden die Stadt-Land-Partnerschaften vor dem Hintergrund der neuen Förderperiode der Europäischen Strukturfonds 2014 bis 2020 diskutiert und ihre Rolle für den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt in Europa gewürdigt. Deutlich wurde, dass Stadt-Land-Partnerschaften einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung der Strategie Europa 2020 leisten können und somit auch Gegenstand der Europäischen Strukturförderung sein sollten. Das in Vorbereitung der Konferenz erstellte Diskussionspapier sowie eine Zusammenfassung der Konferenzbeiträge finden Sie unter www.bmvbs.de.

Pünktlich zur Konferenz wurde auch die Broschüre „Stadt-Land-Partnerschaften. Wachstum und Innovation durch Kooperation“ veröffentlicht, die zusammen mit dem Institut Raum & Energie erstellt wurde. In ihr kommen auch viele lokale Akteure in Interviews zu Wort, die wesentlich zum Gelingen der Modellprojekte beigetragen haben. Die in deutscher und englischer Sprache erschienene Broschüre trägt dazu bei, dass die positiven und innovativen Erkenntnisse aus dem Modellvorhaben eine starke Verbreitung finden. Allen Akteuren aus den Regionen, die z. B. durch Interviews und Hintergrundmaterial zum Gelingen der Broschüre beigetragen haben, möchte ich an dieser Stelle herzlich danken. Die Broschüre finden Sie auch im Internet unter www.bbsr.bund.de.

Die positiven Erfahrungen der deutschen Modellvorhaben sind auch in das von der Europäischen Kommission vergebene Gutachten „Partnership for sustainable rural-urban development: existing evidences“ eingeflossen, welches vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung zusammen mit dem Deutschen Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V. bearbeitet wurde. Das Gutachten hat unter anderem aufgezeigt, dass es europaweit nur wenige Beispiele gibt, bei denen so großräumige Regionen mit einer so breiten thematischen Vielfalt die Zusammenarbeit zwischen Stadt und Land umgesetzt haben, wie dies in unserem MORO der Fall war. Weitere Informationen finden Sie unter http://ec.europa.eu/regional_policy/what/cohesion/urban_rural/doc/rurban_study_long.doc.

Ich möchte allen danken, die zu dem Erfolg des Modellvorhabens der Raumordnung „Stadt-Land-Partnerschaften“ beigetragen haben – den Akteuren in den Modellregionen und dem Projektmanagement. Wir alle zusammen konnten aufzeigen, dass Partnerschaft zwischen Stadt und Land möglich ist, wenn anhand von konkreten Projekten der Mehrwert einer Kooperation deutlich wird. Gleichzeitig sind die kritischen Stimmen leiser geworden, die nach der Veröffentlichung der Leitbilder für die Raumentwicklung im Jahr 2006 die Idee der Großräumigen Verantwortungsgemeinschaften als leere Raumordnungsrhetorik bezeichnet hatten.

Nun gilt es in den Regionen, diesen Weg weiter zu verfolgen. Dazu müssen nun auch die neuen Förderansätze der EU-Regionalpolitik genutzt werden. Die kommende EU-Förderperiode wird dafür zwei Instrumente bereitstellen: die Integrierten Territorialen Investitionen und die durch die örtliche Bevölkerung getragenen Maßnahmen. Es bleibt spannend, inwiefern dadurch die Idee der Stadt-Land-Partnerschaften eine weitere Ausgestaltung erhält.

Bleiben Sie, liebe Leserin und lieber Leser, also bitte am Thema dran.

Ihre

Ute Krönert

Ausgabe
3/5 08/2013

04 Einführung in das Forschungsfeld

05 Überblick über die Modellregionen

05 Beiträge aus den Modellregionen

06 Projektpartnerschaft Nord (PPNord):
Land-Stadt-Allianzen

09 Metropolregion Hannover • Braunschweig • Göttingen • Wolfsburg:
100 % erneuerbar+effizient: Ein Energiekonzept der Metropolregion - Kooperation von Stadt und Land

12 Metropolregion Mitteldeutschland:
Partnerschaft der Stadtregionen

15 Europäische Metropolregion Nürnberg:
Spitzencluster Medizintechnik als Stadt-Land-Netzwerk zur Bewältigung des demografischen Wandels in der Metropolregion Nürnberg

19 Europäische Metropolregion Stuttgart:
ZUKUNFTSTAKT Schiene

22 Workshop „Einbindung der Wirtschaft“

23 Beispiel Europäische Metropolregion Nürnberg
26 Beispiel Metropolregion Hamburg
28 Beispiel Metropolregion Rhein-Neckar

31 Zusammenfassung der Diskussion

32 Stadt-Land-Partnerschaften - auch ein europäisches Thema

34 Ausgewählte Publikationen
35 Literatur
36 Impressum

Einführung in das Forschungsfeld

Ansprechpartner des Projektmanagements

Dr. Michael Melzer
Raum & Energie, Institut für Planung, Kommunikation und Prozessmanagement GmbH
Hafenstr. 39, 22880 Wedel
Tel: 04103 – 16041
melzer@raum-energie.de

In bundesweit sieben Modellregionen wurden von Anfang 2008 bis Mitte 2010 im MORO „Überregionale Partnerschaften" innovative Ansätze zu den Inhalten und zur Steuerung großräumiger Verantwortungsgemeinschaften entwickelt und erprobt. Das Modellvorhaben hat überzeugend gezeigt, dass Wachstum und Innovation in einer Region gefördert werden können, wenn die Potenziale und Fähigkeiten städtischer und ländlicher Teilräume gebündelt werden und eine Region gemeinsam an einem Strang zieht. Im Hinblick auf die hohen organisatorischen Anforderungen dieses Strategieansatzes reichte die Laufzeit jedoch nicht für eine abschließende Erprobung an konkreten Projekten.

Im anschließenden Modellvorhaben „Stadt-Land-Partnerschaften: großräumig – innovativ – vielfältig" sollte dieser Strategieansatz deshalb an konkreten Kooperationsprojekten vertiefend behandelt werden. Im Fokus des Forschungsinteresses steht die partnerschaftliche Umsetzung konkreter Projekte städtischer und ländlicher Teilräume mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit der Gesamtregion zu fördern und gleichwertige Lebensbedingungen in allen Teilen des Kooperationsgebietes zu schaffen. Angestrebt wird dabei, über partnerschaftliche Projekte zu einer regionalen Steuerung zu kommen, die eine Verselbstständigung und nachhaltige Weiterentwicklung der Idee der großräumigen Stadt-Land-Partnerschaften in den Regionen mit sich bringt.

Für dieses Modellvorhaben wurden nach einem Interessenbekundungsverfahren mit einer Expertenjury fünf Modellregionen mit ihren Projekten ausgewählt.

Am Auswahlverfahren konnten sowohl Modellregionen des vorherigen MORO „Überregionale Partnerschaften" als auch weitere Regionen, die zur Bewerbung aufgefordert wurden, teilnehmen. Die nachfolgenden Kriterien waren grundsätzliche Bedingungen für eine Berücksichtigung der Bewerbung:

1. Erste Anforderung war eine großräumige Gebietskulisse, bestehend aus städtischen und ländlichen Teilräumen im regionalen Verflechtungszusammenhang. Kleinräumige Kooperationsprojekte benachbarter Kommunen, Raumentwicklungskonzepte in sich geschlossener Teilräume oder Zusammenarbeiten in Form von Städtenetzen sind nicht Gegenstand des Modellvorhabens.
2. Die Projekte sollten von gesamtregionaler Bedeutung sein, Strategien einer gemeinsamen Verantwortung zwischen städtischen und ländlichen Teilräumen aufzeigen und einen Neuigkeitswert mitbringen.
3. Die Projekte sollten so konzipiert sein, dass sie zumindest im Ansatz während der zweijährigen Projektlaufzeit konkrete und übertragbare Erkenntnisse versprachen.
4. Die Projekte sollten im Ergebnis die Stärkung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und der Lebensqualität der Region zum Ziel haben.

Die fachliche und organisatorische Betreuung des MORO oblag dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) in Zusammenarbeit mit dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Das Projektmanagement war Raum & Energie, Institut für Planung, Kommunikation und Prozessmanagement, übertragen.

Überblick über die Modell-regionen

Das Modellvorhaben zielt darauf ab, über partnerschaftliche Projekte zu einer regionalen Steuerung zu kommen, die eine Verselbstständigung und nachhaltige Weiterentwicklung der Idee der großräumigen Stadt-Land-Partnerschaften in den Regionen mit sich bringt. Nach einer beschränkten Ausschreibung wurden von einer Expertenjury die folgenden fünf Regionen mit ihren konkreten Projekten für die Förderung im MORO ausgewählt:

Modellregion: Projektpartnerschaft Nord

Projekt: Land-Stadt-Allianzen

Modellregion: Metropolregion Mitteldeutschland

Projekt: Partnerschaft der Stadtregionen

Modellregion: Europäische Metropolregion Stuttgart

Projekt: ZUKUNFTSTAKT Schiene

Modellregion: Metropolregion Hannover • Braunschweig • Göttingen • Wolfsburg

Projekt: 100 % erneuerbar+effizient: Ein Energiekonzept der Metropolregion - Kooperation von Stadt und Land

Modellregion: Europäische Metropolregion Nürnberg

Projekt: Spitzencluster Medizintechnik als Stadt-Land-Netzwerk zur Bewältigung des demografischen Wandels in der Metropolregion Nürnberg

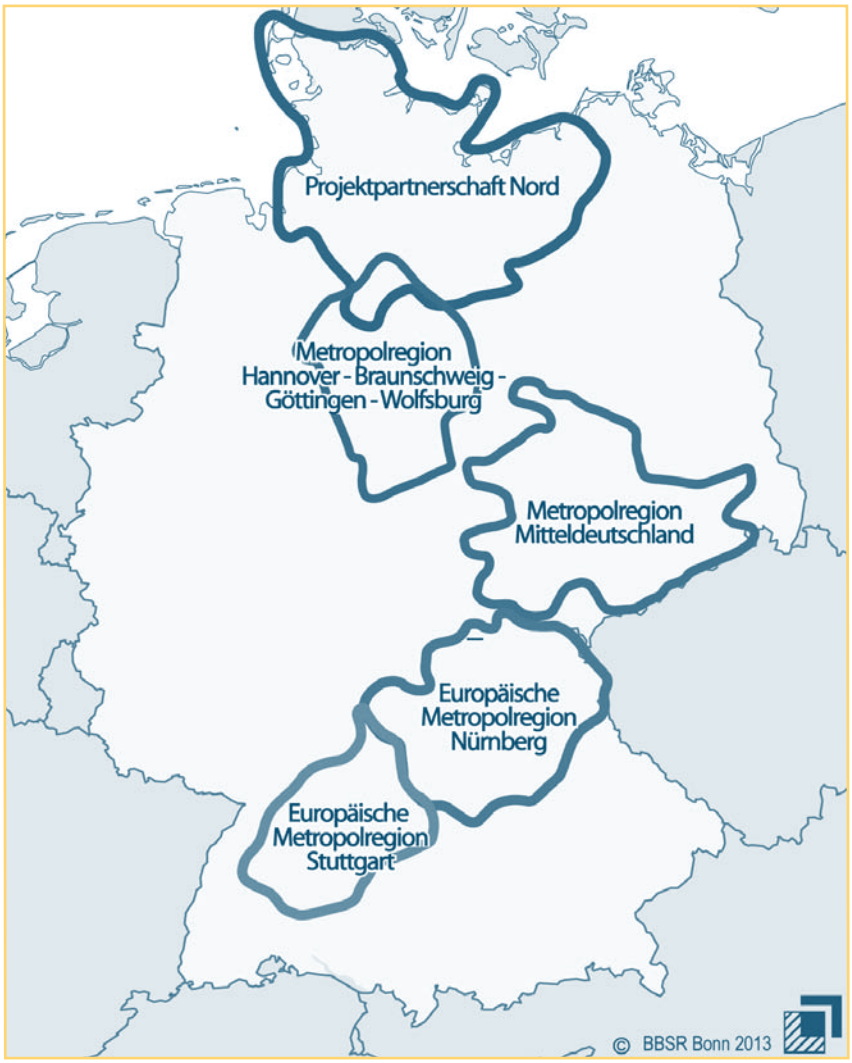

Abb. 1: Überblick über die Modellregionen

Land-Stadt-Allianzen

Projektpartnerschaft Nord

Ansprechpartner in der Modellregion

Harald Ottmar
Regierungsvertretung Lüneburg
Auf der Hude 2, 21339 Lüneburg
Tel: 04131 - 15 300
harald.ottmar@rv-lg.niedersachsen.de

Ausgangslage und Zielsetzung

Aufgrund des positiven Ergebnisses des Modellvorhabens MORO Nord „Großräumige Partnerschaft Norddeutschland/ Metropolregion Hamburg (MRH)“ wurde 2010 beschlossen, den Kooperationsprozess fortzusetzen. Bezogen auf die Stadt-Land-Beziehung schloss die Modellphase mit einer politischen Erklärung – der Bad Bevenser Erklärung – ab, welche die Grundlagen für die Land-Stadt-Zusammenarbeit bildet. Als Ergebnis des MORO Nord-Prozesses ist die Projektpartnerschaft Nord (PPN) entstanden.
Im Zentrum des Projekts Land-Stadt-Allianzen (LSA) der PPN stehen die Fortführung, Vertiefung und Konkretisierung der im Rahmen von MORO Nord vor allem mit den Teilprojekten „Position beziehen“, „Aus der Region – für die Region“ und „Heranrücken“ erfolgreich begonnenen Land-Stadt-Partnerschaften.

Kern des Projekts ist die Weiterentwicklung von Regionalisierungsstrategien mit dem Ziel der Stärkung regionalökonomischer Kreisläufe und Wertschöpfungsketten zwischen ländlichen und städtischen Räumen. Dies erfolgt durch die Entwicklung konkreter Projekte zu den Themen Land-Stadt-Energiepartnerschaften und Daseinsvorsorge/Gesundheit. Parallel wird die Netzwerkarbeit im Bereich regionale Entwicklung zwischen Akteuren aus den beteiligten Ländern und der kommunalen Ebene durch ein LEADER Netzwerk/Netzwerkmanagement für regionale Kooperationsprojekte gestärkt und verstetigt.

Projektraum und Partner

Der Projektraum von LSA entspricht dem der PPN (vormals MORO Nord). Dieser Raum entspricht vollständig dem „weiteren metropolitanen Verflechtungsraum“ um die MRH in der Karte „Wachstum und Innovation“ der Leitbilder der Raumentwicklung aus 2006.

MORO Nord konnte einen wichtigen Beitrag zum Aufbau einer regionalen Governance-Struktur leisten. Im Gesamtprojekt und in den einzelnen Projekten wurde erstmals in weiten Teilen Norddeutschlands ein breiter Akteurskreis für das Thema Land-Stadt-Kooperation erreicht. Aufgrund der begrenzten Zeit und Ressourcen konnten im Rahmen von MORO Nord alle relevanten Akteure weder in der Fläche noch vertieft in den einzelnen Themen beteiligt werden. Besonders die kommunale Ebene fühlte sich nicht immer ausreichend im Prozess mitgenommen. In den meisten Projekten wurden in der Modellphase Konzepte entwickelt, konkrete Umsetzungsprojekte konnten jedoch zumeist noch nicht realisiert werden.

In LSA soll daher der bisherige Akteurskreis weiter beteiligt und um zusätzliche relevante Akteure ergänzt werden. Über konkrete Projekte wird das Akteursspektrum fachlich vertieft und möglichst flächendeckend erweitert. Kommunale Akteure werden in regionalen Workshops an der Entwicklung und Umsetzung von Projekten unmittelbar beteiligt.

Abb. 2: Karte der Großräumigen Partnerschaft Norddeutschland / Metropolregion Hamburg (MRH)

Der Projektraum des Projekts „Land-Stadt-Allianzen“ ist identisch mit dem der Projektpartnerschaft Nord (vormals MORO Nord). Dieser Raum entspricht vollständig dem „weiteren metropolitanen Verflechtungsraum“ um die Metropolregion Hamburg in der Karte „Wachstum und Innovation“ der Leitbilder der Raumentwicklung aus dem Jahr 2006.

Organisationsstruktur

Die Projektsteuerung liegt bei der Regierungsvertretung Lüneburg. Neue Partner in der Projektsteuerung sind die Akademie für die Ländlichen Räume Schleswig-Holsteins e. V. und die Akademie für Nachhaltige Entwicklung Meck-lenburg-Vorpommern. Ihnen kommt eine Schlüsselfunktion als zentrale Ansprechpartner für die kommunale Ebene in den Ländern und als Multiplikatoren für wichtige regionale Partner (LEADER, AktivRegionen u. a.) zu. Hierdurch wird die enge Verzahnung des Projekts mit den kommunalen Akteuren und den unmittelbaren Arbeitsebenen in den Ländern garantiert. Durch die Einbindung der vier beteiligten Landesregierungen und der MRH sowie von kommunalen Vertretern in die Steuerungsgruppe als beratendes und kontrollierendes Gremium wird eine breite Akzeptanz der Projektarbeit garantiert.

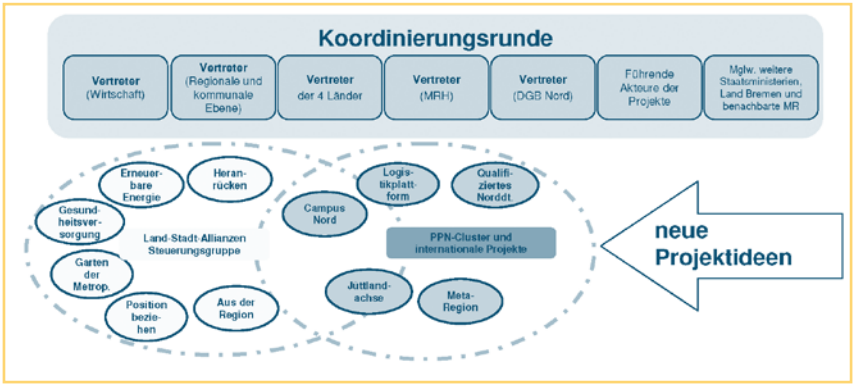

Abb. 3 : Organisationsmodell Projektpartnerschaft Nord

Arbeitsablauf

Projektauftakt war am 01.09.2011 die Fachkonferenz „Land-Stadt-Partnerschaften – Von der Strategie zum Projekt“, die gemeinsam mit dem Arbeitskreis Siedlungsentwicklung der MRH veranstaltet wurde. Rund 170 Vertreter von Kommunen, (Land-)Kreisen, Wirtschaftsförderungen, Vereinen, und Verbänden aus den vier Bundesländern nahmen an der Veranstaltung in Horst (Steinburg) teil. Es wurden 28 Projekte aus dem norddeutschen Raum in den fünf Themenfeldern

- Land-Stadt-Energiepartnerschaften
- Kultur-Stadt-Landschaften
- Aus der Region für die Region
- Daseins- und Gesundheitsvorsorge
- Fachkräftebindung

vorgestellt. In zwei Workshop-Runden je Themenfeld wurden die Projekte darüber hinaus diskutiert und neue (Projekt-) Ideen gesammelt.

In Folge wurden die Themen Land-Stadt-Energiepartnerschaften und Daseinsvorsorge/Gesundheit als Projektschwerpunkte festgelegt.

Land-Stadt-Energiepartnerschaften

Der Projektschwerpunkt hat das Ziel, zwischen ländlichen und städtischen Räumen gemeinsame Ansätze für die Energiewende zu entwickeln und Wertschöpfung in der Region zu halten bzw. zu generieren. Hierzu werden der Erfahrungsaustausch zwischen den beteiligten norddeutschen Teilräumen unterstützt und mögliche gemeinsame Projekte entwickelt.

Eine Expertenrunde aus Vertretern u. a. von Fachministerien, kommunaler Ebene und regionalen Energieerzeugern diskutierte Bedarfe und Möglichkeiten von Land-Stadt-Energiepartnerschaften. Beteiligung und Teilhabe an der Energiewende wurden als wichtigstes gemeinsames Thema identifiziert.

In der folgenden Fachkonferenz „Energiewende durch Teilhabe“ am 20.09.2012 in Ludwigslust mit 250 Teilnehmern (Vertreter der kommunalen Ebene, von Fachministerien, Energieerzeugern, Initiativen, Wissenschaft) wurden verschiedene Konzepte und Maßnahmen auf kommunaler Ebene vorgestellt: regionale Stoffstrommanagementmasterpläne, Null-Emissions-Städte und -Dörfer, alternative Landnutzungskonzepte als ökologischer Ausgleich, Nutzung von Rohstoffen und Biomasse im Abwasser, energetische Nutzung von Bioabfällen, Methanherstellung aus Windstrom, Wärme aus Überschussstrom, Rekommunalisierung der Ver- und Entsorgung sowie die aktive Einbindung der Bevölkerung bei Planung, Investition und Betrieb.

Die Konferenz lieferte kommunalen Vertretern Anregungen und Informationen, um in ihren Kommunen und Regionen aktiv zu werden.

Folgende weitere Schritte erfolgen:
Die Facharbeitsgruppe Klimaschutz/Energie der MRH greift die Idee auf, Workshops zu neuen Beteiligungsmodellen für erneuerbare Energieprojekte und Teilhabe durchzuführen. In Abstimmung mit LSA

werden unter Federführung der Kreise Stormarn (Schleswig-Holstein), Ludwigslust-Parchim und Nordwestmecklenburg (beide Mecklenburg-Vorpommern) Workshops unter dem Arbeitstitel „Bürgerwind“ in 2013 durchgeführt. Ziel ist eine Vertiefung der Themen der Fachkonferenz in diesen Teilräumen.

Die MRH erstellt 2013 eine Gesamtschau bestehender teilräumlicher Potenzialuntersuchungen zu erneuerbaren Energien. Diese kann als Grundlage für weitere Potenzialuntersuchungen über die MRH hinaus dienen.

Die Regionalkonferenz 2013 der MRH findet im Dezember zum Thema erneuerbare Energien statt. Dort werden Themen der Fachkonferenz aufgegriffen. Die Steuerungsgruppe LSA schlägt den Fachministerien in den Ländern vor, ab 2014 gemeinsam eine jährliche Konferenz Nachhaltige Energiewende in Norddeutschland durchzuführen.

Daseinsvorsorge/Gesundheit

Schwerpunkte im Bereich Daseinsvorsorge/Gesundheit sind die Entwicklung von Ansätzen zur Sicherung und Verbesserung der gesundheitlichen Versorgung insbesondere in ländlichen Räumen sowie die mögliche Vernetzung von Angeboten in städtischen und ländlichen Räumen. Eine Expertenrunde Daseinsvorsorge/Gesundheit mit Vertretern von Fachministerien, Gesundheitsinitiativen der Länder, kommunalen Spitzenverbänden, Kassenverbänden und Kassenärztlichen Vereinigungen identifizierte die wichtigsten Themen für eine folgende Fachkonferenz.

Auf der Fachkonferenz Land-Stadt-Partnerschaften in der Gesundheitsversorgung in Bad Segeberg am 30.5.2013 wurden unter Beteiligung von kommunalen Vertretern und Experten aus dem Bereich Gesundheit Ansätze und Projekte zu folgenden Themen vorgestellt: Kommunale/Regionale Konzepte zur Daseinsvorsorge, Ärztliche Versorgung und Qualifizierung, Pflege und arztunterstützende Angebote, Telemedizin. Dabei sollten Erfahrungen über Erfolgsfaktoren, Hemmnisse und beschränkende Rahmenbedingungen ausgetauscht und diskutiert werden. Die Konferenz behandelte Möglichkeiten zur Zusammenarbeit zwischen städtischen und ländlichen Regionen und Bedarfe zur länderübergreifenden Zusammenarbeit.

LEADER Netzwerk/Netzwerkmanagement für regionale Kooperationsprojekte

Die Ansätze zur regionalen und ländlichen Entwicklung (bspw. im Rahmen von LEADER) in den norddeutschen Ländern stehen oftmals unverbunden nebeneinander, obwohl sie ähnliche übergeordnete Zielvorstellungen einer nachhaltigen Raumentwicklung bzw. einer Zusammenarbeit im Raum haben. Hier setzt konkret das LEADER Netzwerk als Forum der Zusammenarbeit der Länderreferenten in den zuständigen Fachministerien (für die EU-Strukturfondsförderung) und der lokalen Aktionsgruppen an. Initiiert durch das LSA-Projekt soll auf diese Weise - über die bisherige Zusammenarbeit der Länder hinausgehend - eine Vernetzung über die Ländergrenzen hinweg und unter Einbeziehung der Regionen entstehen. Bisher fanden zwei Expertengespräche statt, aufgrund der positiven Resonanz wird das Netzwerk zukünftig mindestens einmal jährlich ein Treffen veranstalten.

Ergebnisse und Ausblick

Im Rahmen von LSA wurde erstmalig zu den Themen Energie und Gesundheit länderübergreifend zusammengearbeitet. Aus diesem Grund wurde Zeit benötigt, die jeweiligen Akteure in den Ländern für eine Kooperation zu gewinnen und Vertrauen zu schaffen. Wegen der Komplexität der Themen konnten Projekte nur angestoßen werden.

Alle Akteure in der Steuerungsgruppe haben sich dafür ausgesprochen, den Ansatz der Land-Stadt-Allianzen weiterzuführen und die laufenden und ggf. neuen Projekte in der Land-Stadt-Partnerschaft fortzusetzen. Die Form der Fortführung von LSA und PPN wird von den beteiligten Akteuren im Lauf des Jahres 2013 geklärt. Da die Metropolregion derzeit evaluiert wird und ggf. organisatorische Veränderungen vorgenommen werden, wird die Kooperation mit der MRH bzw. die Arbeitsteilung mit dieser eine wichtige Frage darstellen.

100 % erneuerbar+effizient

Metropolregion Hannover • Braunschweig • Göttingen • Wolfsburg

Ansprechpartner in der Modellregion

Raimund Nowak
Metropolregion GmbH
Herrenstraße 6, 30159 Hannover
Tel: 0511 - 89 85 86 10
raimund.nowak@metropolregion.de

Rahmenbedingungen/Ausgangslage in der Region

Das Gebiet der Metropolregion Hannover • Braunschweig • Göttingen • Wolfsburg umfasst eine Fläche von 19.000 km² bei einer Einwohnerzahl von rund 3,9 Millionen. Die polyzentrische Region weist neben urbanen Zentren und industriell geprägten Gebieten mit wachsender Bevölkerung und Wirtschaftskraft auch ländliche Räume auf, die deutlich sinkende Einwohnerzahlen verzeichnen und neue wirtschaftliche Perspektiven suchen.

Das Gebiet der Metropolregion wurde 2005 als eine von elf deutschen Metropolregionen von europäischer Bedeutung anerkannt. Im Jahr 2009 gründeten Kommunen, Unternehmen, wirtschaftsnahe Verbände, Hochschulen und das Land Niedersachsen die Metropolregion GmbH als Plattform für die Entwicklung großräumiger Kooperationsprojekte. Die Gesellschaft arbeitet auf der Grundlage eines Programms, das Mobilität, Energie, Kultur und Internationalisierung als Kernthemen benennt und Träger oder Kooperationspartner unterschiedlicher Vorhaben ist.

Die urbanen und ländlichen Räume dieser Metropolregion bieten eine sehr gut geeignete Gebietskulisse für die modellhafte Umstellung der Energieversorgung auf einen klimaschonenden Kraftwerkspark für erneuerbare Energien sowie für die Nutzung innovativer Energiespeichersysteme.

Abb. 4: Metropolregion E

Zielsetzung des Projekts Metropolregion E

Die Metropolregion E hat sich im Mai 2011 als erste Metropolregion in Deutschland das Ziel gesetzt, die Energieversorgung in ihrem Gebiet bis zur Jahrhundertmitte vollständig umzustellen. Der Energiebedarf für Strom, Wärme und Mobilität soll dann zu 100 % aus erneuerbaren Energiequellen gedeckt werden. Das Engagement für den Klimaschutz wird mit dem Bestreben verbunden, den notwendigen Umbau der Energieversorgung und die Reduzierung des Energieverbrauchs für eine positive Regionalentwicklung und Stärkung der Wirtschaftskraft zu nutzen. Ein wesentlicher Bestandteil der 100 %-Strategie ist ein Energieeffizienzprogramm, da nur durch eine deutliche Reduzierung des Energieverbrauchs das Ziel der vollständigen Umstellung auf erneuerbare Energie erreicht werden kann.

Für die vom Fahrzeugbau stark geprägte Region ist die Ausgestaltung des 100 %-Ziels im Verkehrsbereich von herausragender Bedeutung. Kernpunkte einer neuen Verkehrsstrategie sind u. a. der Einsatz der Elektromobilität und die damit verbundene Intermodalität sowie die stärkere Nutzung des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs und die Verlagerung von Transportleistungen auf die Schiene. Gestützt auf den 100 %-EE-Beschluss der Kommunen in der Metropolregion setzt sich das Projekt Metropolregion E das Ziel, metropolregionale Planungsvisionen zum Ausbau des regenerativen Kraftwerksparks und zur Steigerung der Energieeffizienz zu entwickeln.

Der Fokus der Aktivitäten im Rahmen des Projekts Metropolregion E liegt dabei auf der Darstellung strategischer Ansätze zur Stärkung der Verbindung urbaner und ländlicher Räume und der Nutzung von Magistralen als Leitbahnen der Projektentwicklung.

Im Rahmen der Zusammenarbeit von Akteuren aus Kommunen, Wirtschaft, Wissenschaft, bestehender regionaler Energie- und Klimaschutzorganisationen sowie Landeseinrichtungen sollen innovative Handlungskonzepte für Energieplanungen in einer großflächigen Gebietskulisse erstellt werden.
Die Kooperation von Wirtschaft, Wissenschaft, Land und Kommunen soll im Energie- und Klimaschutzbereich auch mit dem Ziel vorangetrieben werden, die Realisierungschancen von Modellprojekten deutlich zu verbessern.

Wichtigste Ergebnisse

Das Projekt hat Akteure aus dem gesamten Gebiet der Metropolregion, vorrangig aus Verwaltungen von Kommunen

Das Gebiet um die Städte Hannover • Braunschweig • Göttingen • Wolfsburg ist eine von 11 deutschen Metropolregionen von europäischer Bedeutung. Hier leben rund 3,9 Millionen Menschen auf einer Fläche von 19.000 km². Seit dem Jahr 2009 bietet die Metropolregion GmbH Akteuren aus Wirtschaft, Wissenschaft, Kommunen und dem Land Niedersachsen eine Plattform für eine sinnvolle Vernetzung lokaler und teilregionaler Aktivitäten für die Umsetzung innovativer Projekte.

unterschiedlicher Größenordnung, von kommunalen Energieversorgern und Verkehrsunternehmen sowie Fachagenturen aus dem Bereich Klimaschutz und Verkehrsplanung miteinander vernetzt.

Elektromobilität

Aufgrund der ökonomischen Relevanz des Mobilitätssektors widmet sich das Projekt intensiv der Nutzung von Erneuerbarer Energie und der Reduzierung des Energieverbrauchs im Verkehrsbereich. Hier wurden die Eckpunkte eines Programms zur Förderung der Elektromobilität durch lokale und regionale Maßnahmen entwickelt. Die von den in der Metropolregion organisierten Gebietskörperschaften verabschiedete Erklärung „Kommunen fördern Elektromobilität“ bildet die Grundlage für ein Vorhaben, das über das MORO-Projekt hinaus im Kontext des Bundesprogramms „Schaufenster Elektromobilität“ realisiert werden soll. Es sollen u. a. ordnungs- und verkehrsrechtliche Regelungen gemeinsam erprobt, Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge koordiniert ausgebaut und die Erfahrungen mit dem Einsatz von Elektrofahrzeugen in kommunalen Fuhrparks ausgetauscht werden.

Die Entwicklung von Strategien und Maßnahmen an der Schnittstelle von Energie, Fahrzeug und Verkehrssystem wird über das MORO-Projekt hinaus innerhalb der Metropolregion und im Rahmen eines europäischen Netzwerkprojekts fortgesetzt.

Der im MORO-Projekt akzentuierte Ansatz der großräumigen Stadt-Land-Kooperation wird in besonderem Maße in dem Vorhaben „Stadt-Land-Partnerschaft: e-Rad“ in Freizeit und Tourismus verfolgt. Dieses Projekt findet sowohl im Gebiet der Landeshauptstadt Hannover als auch im Westharz statt. Die Stadtverwaltung der Landeshauptstadt sowie die Kreisverwaltung Goslar haben die Projektträgerschaft übernommen.

Abb. 5: eMobilität in Niedersachsen

Nutzung von Magistralen als Projektleitbahnen

Im Zuge der Projektarbeit wurde die Nutzung von Magistralen als Leitbahnen für die Entwicklung von Projekten der Stadt-Land-Kooperationen intensiv behandelt. Als Magistralen wurden die Autobahn A 7 als Energieallee sowie die Bahnstrecke Hamburg-Kassel als Kunstschiene identifiziert. Entlang beider Magistralen betreibt die Metropolregion konkrete Vorhaben großräumiger Kooperation.

Energieallee A 7

Hier wird die vom Solarpionier und Politiker Hermann Scheer entwickelte Idee der Nutzung von Flächen entlang der Autobahn A 7 für die Erzeugung Erneuerbarer Energie (vorrangig Wind und Solar) aufgegriffen. Im Rahmen eines Masterprojekts am Institut für Freiraumentwicklung der Leibniz Universität Hannover wurde folgenden Fragestellungen nachgegangen:

- Wie kann das landschaftsarchitektonische Entwerfen mit regenerativen Energien einen positiven Beitrag zur Baukultur leisten?
- Wie kann es gelingen, die Autofahrt durch die Metropolregion durch Ausbau der regenerativen Energien zu bereichern?
- Welchen positiven Beitrag kann der Ausbau regenerativer Energien zur Stärkung der regionalen Identität leisten?

Die Region Hannover hat eine Studie zur Abschätzung des Potenzials entlang des im Gebiet der Region Hannover befindlichen Teilstücks der A 7 im Laufe des

Jahres 2012 erstellen lassen. Hier wurde in erster Linie die Nutzung der Windenergie betrachtet und ein zusätzliches Potenzial zur Erzeugung von einer jährlichen Leistung von 1 bis 2 Millionen MW ermittelt. Die Region Hannover verfolgt das Thema der Nutzung von Flächen entlang der A 7 weiter und bezieht sich dabei explizit auf die Planungsvision Energieallee. In diesem Kontext ist bereits ein interkommunaler Windpark unter Beteiligung der Region Hannover und des Landkreises Hildesheim konzipiert und realisiert worden. Die Metropolregion wird das regenerative Potenzial (vorrangig Windenergie) für die in der Metropolregion gelegenen Teilstrecken der A 7 außerhalb der Region Hannover (Landkreis Heidekreis, Landkreis Hildesheim, Landkreis Northeim, Landkreis Göttingen) untersuchen lassen und Konzepte zur Realisierung entwickeln.

Kunstschiene

Die zweite Magistrale, die als Projektleitbahn genutzt wird, ist die 300 km lange Bahnstrecke zwischen Hamburg über Hannover nach Kassel. Sie trägt den Titel Kunstschiene, weil damit auf verschiedene künstlerische Aktivitäten in Bahnhöfen entlang der Strecke hingewiesen werden soll. Herausragende Beispiele sind hier der Hundertwasser-Bahnhof Uelzen, der in Entwicklung befindliche Lichtkunstbahnhof Celle sowie einige kleinere Vorhaben. Durch die Aktivitäten der Kunstschiene soll in erster Linie die Nutzung der Eisenbahn als energieeffizienter Verkehrsträger gefördert werden. Hierzu gehört die Attraktivitätssteigerung von Bahnhöfen. Durch die Kooperationsaktivitäten soll für untergenutzte Bahnhöfe und/oder von der Schließung bedrohte Bahnhöfe eine Perspektive entwickelt werden.

Abb. 6 Metropolregion E, Magistralen als Kooperationsrouten:
- *Energieallee A 7*
- *Kunstschiene: Bahnstrecke Hamburg-Hannover-Göttingen-Kassel*

Dies erfolgt in einer großräumigen Stadt-Land-Kooperation. Hier finden sich auch Anknüpfungspunkte an das MORO-Projekt der ProjektPartnerschaft Nord, da dieses Vorhaben gemeinsam mit der Metropolregion Hamburg und dem Kooperationsverbund der norddeutschen Länder betrieben wird. Im Zeitraum von Oktober 2012 bis Februar 2013 wurden gemeinsam mit der metronom Eisenbahngesellschaft verschiedene Aktionen durchgeführt, die in erster Linie der Bekanntmachung des Vorhabens gedient haben.

In den kommenden Monaten soll das Potenzial der Bahnhöfe für die Energieerzeugung untersucht und ein Umsetzungskonzept erarbeitet werden. Für den Bahnhof Suderburg wird gemeinsam mit der dortigen Gemeinde und der Ostfalia Hochschule ein Vorschlag für einen Themenbahnhof entwickelt werden. Weiterhin sollen die Bahnhöfe mit Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (Bikes und Autos) ausgerüstet werden.

Partnerschaft der Stadtregionen

Metropolregion Mitteldeutschland

Ansprechpartner in der Modellregion

Reinhard Wölpert
Stadtplanungsamt, AG Überregionale Kooperation / MORO
Stadt Leipzig
Martin-Luther-Ring 4-6, 04109 Leipzig
Tel.: 0341 - 123 4891
Reinhard.Woelpert@leipzig.de

Ausgangslage, Vorgehen und Ausblick

Die Metropolregion Mitteldeutschland kann auf eine etwa zwei Jahrzehnte währende Entwicklung zurückblicken. Ausgehend von landesplanerischen Bestrebungen zur Kooperation sächsischer Oberzentren („Sachsendreieck"), kam es zur Anerkennung als europäische Metropolregion in Deutschland und zur Belebung der interkommunalen Zusammenarbeit. Der Erweiterung um Oberzentren in Sachsen-Anhalt und Thüringen folgte die Umbenennung in Metropolregion Mitteldeutschland im Jahr 2009. Mit der Zusammenarbeit verbindet sich das Ziel, die endogenen Potenziale der Stadtregionen auf Ebene der Metropolregion zur gemeinsamen Positionierung im nationalen und internationalen Wettbewerb zu bündeln und weiterzuentwickeln. Im Rahmen eines Modellvorhabens der Raumordnung („Überregionale Partnerschaften") wurde dieser Prozess bereits in den Jahren 2008 bis 2010 unterstützt. Anknüpfend an dessen Ergebnisse soll mit dem aktuellen Modellvorhaben zum Thema „Stadt-Land-Partnerschaften: großräumig – innovativ – vielfältig" die Weiterentwicklung regionaler Steuerungsmechanismen in Stadt-Umland-Partnerschaften verfolgt werden.
Das Ziel dieses Modellvorhabens besteht darin, die in der vorangegangenen Projektphase erarbeiteten konzeptionellen Grundlagen sowohl auf Ebene der Metropolregion als auch auf Ebene der Stadtregionen in einem Ansatz der „Partnerschaft der Stadtregionen" weiter auszugestalten. Diesem Ansatz liegt ein zweistufiges Modell zugrunde, das die Zusammenführung der verschiedenen stadtregionalen Governance-Modelle als Bausteine einer Governance-Struktur auf überregionaler Ebene vorsieht. Auf Ebene der Stadtregionen steht die Integration der unterschiedlichen Gebietskulissen (metropolitaner Kern, Umland, ländlich geprägter Raum) im Rahmen von Stadt-Land-Partnerschaften im Fokus. Hierbei geht es darum, die unterschiedlichen Ansätze stadtregionaler Kooperation zu identifizieren und weiterzuentwickeln und auf ihre Übertragbarkeit hin zu prüfen. Außerdem soll über die strategische Vernetzung der Stadtregionen auf der Ebene der Metropolregion, die dauerhafte und gleichberechtigte Einbindung aller Gebietskulissen und Teilräume erreicht werden.

Das methodische Vorgehen des Modellvorhabens gliedert sich in drei Arbeitspakete. Zunächst wird eine Übersicht zu bestehenden Kooperationsformen in den Stadtregionen der Metropolregion Mitteldeutschland erarbeitet. Daran knüpft eine Einschätzung der Zusammenarbeit an, die ausgehend von typischen Handlungsfeldern stadtregionaler Kooperation und differenziert nach Stadtregionstypen vorgenommen wird. Den Abschluss bilden Vorschläge zur Ausgestaltung der künftigen Governance-Strukturen.

Die Gesamtkoordination des Modellvorhabens übernimmt die Arbeitsgruppe „Überregionale Koordination" der Metropolregion Mitteldeutschland, die aus Vertretern der beteiligten Gebietskörperschaften und weiteren Behördenvertretern besteht. Zentraler Ansprechpartner ist die Geschäftsstelle der Metropolregion Mitteldeutschland. Die Bearbeitung des Projekts liegt bei der Arbeitsgemeinschaft des Fachgebiets Raumordnung und Planungstheorie der TU Dortmund sowie des Lehrstuhls Raumordnung der TU Dresden.

Die Arbeitsschritte werden von der Arbeitsgemeinschaft in enger Absprache mit der Arbeitsgruppe Überregionale Kooperation vorbereitet und in Zusammenarbeit mit den Akteuren aus den beteiligten Stadtregionen durchgeführt. Die regelmäßig stattfindenden Treffen der AG sowie informelle Arbeitstreffen dienen der Diskussion und Qualifizierung von (Zwischen-)Ergebnissen und bilden zugleich eine geeignete Plattform für einen intensiven Erfahrungsaustausch zwischen den Teilnehmern sowie zum Wissenstransfer zwischen den Stadtregionen.

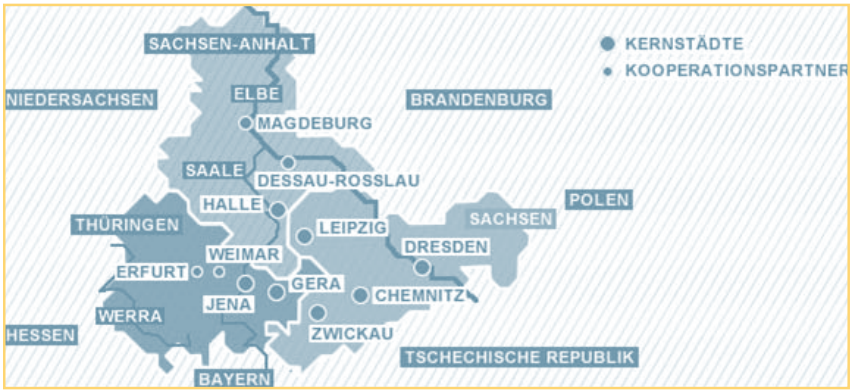

Abb. 7: Metropolregion Mitteldeutschland

Der Kernraum der Metropolregion besteht aus den Stadtregionen Chemnitz/Zwickau, Dresden, Halle/Leipzig sowie den dazwischen liegenden ländlichen Räumen. Ständige Kooperationspartner sind die „ImPuls-Region Erfurt-Weimar-Jena" in Zusammenarbeit mit der Stadt Gera in Thüringen, die Städte Dessau-Roßlau und Magdeburg in Sachsen-Anhalt sowie weitere, eher ländlich geprägte Gebiete im Einzugsbereich der Metropolregion.

Analyse der stadtregionalen Zusammenarbeit und Typisierung der Stadtregionen

Der Ansatz des Modellvorhabens zur Metropolregion Mitteldeutschland sieht in einem ersten Schritt die vergleichende Beschreibung der vorhandenen Kooperationsstrukturen in den Stadtregionen vor, die anhand sieben typischer Handlungsfelder stadtregionaler Zusammenarbeit erfolgt:

- Intersektorale Koordination,
- Regionalplanung und Flächennutzung,
- Wirtschaftsförderung und Regionalmarketing,
- Tourismus, Freizeit, Naherholung und Kultur,
- Verkehr,
- Technische Infrastruktur sowie
- Soziales.

Ausgehend von diesen Handlungsfeldern werden sowohl fest institutionalisierte als auch lose gekoppelte Kooperationsformen zwischen Kernstädten und ihren benachbarten Gebietskörperschaften ermittelt und gegenübergestellt. Die räumliche Abgrenzung der Stadtregionen folgt dabei mehr einem funktionalen Verständnis als administrativen Gebietsgrenzen. In die Untersuchung werden die Stadtregionen Dresden, Erfurt-Weimar-Jena, Halle-Leipzig, Bautzen-Görlitz-Hoyerswerda, Dessau, Döbeln-Oschatz-Torgau, Gera, Magdeburg und Merseburg-Naumburg-Weißenfels-Zeitz einbezogen. Die Auswahl erfolgt nach (angestrebter) Mitgliedschaft in der Metropolregion und vorhandenen Kooperationsbeziehungen zwischen den Städten.

Abb. 8: Handlungsansatz

Zur Einschätzung der stadtregionalen Zusammenarbeit wird eine Typisierung der Stadtregionen vorgenommen, für die anschließend, ausgehend von den Handlungsfeldern, die Bewertung nach Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken erfolgt. Die Typenbildung geschieht unter Verwendung zweier Kriterien. Dazu zählt die Einwohnerzahl der größten Stadt mit den Ausprägungen „großstädtisch" bzw. „mittelstädtisch" sowie das Kriterium „Anzahl der Kooperationen" mit den Ausprägungen „multi-kooperativ" bzw. „selektiv-kooperativ". Ein drittes Kriterium „Struktur der Zentren", das mit Hilfe der Rank-Size-Rule operationalisiert wird, erlaubt eine zusätzliche Unterscheidung in polyzentrische bzw. monozentrische Stadtregionen. Das Ergebnis dieser Differenzierung wird jedoch nicht berücksichtigt, da es in einem Fall zu problematischen Abweichungen kommt. Die Typisierung anhand der zwei Kriterien unterscheidet vier Stadtregionstypen (vgl. Abb. 9).

Einschätzung der stadtregionalen Zusammenarbeit nach Handlungsfeldern

Die Einschätzung der stadtregionalen Zusammenarbeit orientiert sich an den sieben Handlungsfeldern und erlaubt differenzierte Aussagen für die vier Stadtregionstypen. Die bisherigen Ergebnisse zeigen, dass die Kooperationsaktivitäten in den einzelnen Handlungsfeldern hinsichtlich Intensität und Ausprägung unterschiedlich ausgebildet sind. Im Handlungsfeld „intersektorale Koordination" sind querschnittsbezogene Initiativen, zumeist in Form lose gekoppelter Kooperationen, zur Bündelung verschiedener Themen- und Aufgabenfelder in drei der vier Stadtregionstypen zu finden. Einzige Ausnahme bildet hier der großstädtisch-selektiv-kooperativ geprägte Typ II. Für das Handlungsfeld „Regionalplanung und Flächennutzung" existieren mit den Regionalen Planungsverbänden bzw. Planungsgemeinschaften wichtige Kooperationen – auch zur Regionalent-

wicklung. Stadtregionale Bedeutung erlangen sie besonders in den Fällen, in denen eine räumliche Kongruenz zwischen Planungsregion und Stadtregion vorliegt. Das Thema „Flächennutzung und Flächenmanagement“ (z. B. Gewerbeflächen und Naturschutz) ist besonders für großstädtisch-multi-kooperative Stadtregionen (Typ I) von Bedeutung. In den Handlungsfeldern „Wirtschaftsförderung und Regionalmarketing“ sowie „Tourismus, Freizeit, Naherholung und Kultur“ ist eine überdurchschnittliche Zahl von Kooperationen festzustellen. In einigen Stadtregionen sind diese hinsichtlich ihres räumlichen und thematischen Zuschnitts stark ausdifferenziert, wobei dies die Gefahr von Doppelstrukturen oder einer Zersplitterung der Aufgaben in einer Stadtregion birgt. Im Bereich „Wirtschaftsförderung und Regionalmarketing“ ragen die mittelstädtisch-selektiv-kooperativ geprägten Stadtregionen (Typ IV) heraus, da sie über gesamt-stadtregionale Kooperationen verfügen. Hierin unterscheiden sie sich von den Stadtregionen des Typs I, für die eine überdurchschnittlich große Zahl an Initiativen existiert (i. d. R. für jedes Oberzentrum). Im Handlungsfeld „Verkehr“ wird die Zusammenarbeit von Verkehrsverbünden des ÖPNV dominiert. Die Stadtregionen des Typs I + II sind in der günstigen Lage, über jeweils eigene Verkehrsverbünde bzw. Gemeinschaften zu verfügen, die in etwa deckungsgleich mit ihrer räumlichen Ausdehnung sind. Anders verhält es sich bei den Stadtregionen des Typs III, die sich über mehrere Verkehrsverbünde erstrecken.

	Kriterium: Einwohnerzahl der größten Stadt	
Kriterium: Anzahl der Kooperationen	großstädtisch (≥ 100.000 EW)	mittelstädtisch (< 100.000 EW)
multi-kooperativ (≥ 30 Kooperationen)	**Typ I: großstädtisch-multi-kooperativ** (Halle-Leipzig, Chemnitz-Zwickau, Erfurt-Weimar-Jena)	**Typ III: mittelstädtisch-multi-kooperativ** (Bautzen-Görlitz-Hoyerswerda, Döbeln-Oschatz-Torgau)
selektiv-kooperativ (< 30 Kooperationen)	**Typ III: großstädtisch-selektiv-kooperativ** (Dresden, Magdeburg)	**Typ IV: mittelstädtisch-selektiv-kooperativ** (Dessau, Gera, Merseburg-Naumburg-Weißenfels-Zeitz)

Abb. 9: Typisierung der Stadtregionen und Zuordnung der Stadtregionen zu den Typen.

Mit dem Handlungsfeld „Technische Infrastruktur“ wird eine Reihe kommunaler Pflichtaufgaben zusammengefasst, die häufig gebietsübergreifend in Zweckverbänden oder in Gestalt anderer rechtlich verbindlicher Kooperationen (z. B. GmbH) organisiert sind. Diese unterscheiden sich hinsichtlich ihres Wirkungsbereiches voneinander und können sowohl große Teile einer Stadtregion als auch wenige Ortsteile benachbarter Kommunen umfassen. Im Handlungsfeld „Soziales“ existiert ein breites Spektrum an Kooperationsformen und Themen, zu denen in unterschiedlicher Intensität zusammengearbeitet wird. Dabei handelt es sich häufig um informelle Arbeitskreise, Netzwerke und fallbezogene Abstimmungen.

Aufbauend auf der Einschätzung der stadtregionalen Zusammenarbeit sowie der Typisierung der Stadtregionen, werden im letzten Arbeitsschritt Vorschläge zur Ausgestaltung der Governance-Strukturen in der Metropolregion Mitteldeutschland erarbeitet. Dabei werden Empfehlungen zu Arbeits-, Kommunikations- und Entscheidungsstrukturen entworfen, die sich am Ansatz der „Partnerschaft der Stadtregionen“ orientieren. Ziel ist die Zusammenführung der verschiedenen stadtregionalen Governance-Modelle als Bausteine einer Governance-Struktur auf überregionaler Ebene, bei der die dauerhafte und gleichberechtigte Einbindung aller Gebietskulissen und Teilräume sichergestellt wird.

Spitzencluster Medizintechnik als Stadt-Land-Netzwerk

Europäische Metropolregion Nürnberg

Ansprechpartner in der Modellregion

Dr. Christa Standecker
Geschäftsführerin Europäische Metropolregion Nürnberg
Theresienstraße 9, 90403 Nürnberg
Tel: 0911 - 231 10510
metropolregion@stadt.nuernberg.de

Ausgangsüberlegungen und Zielsetzung des Projektes

Keine Entwicklung wird das Bild unserer Gesellschaft so nachhaltig verändern wie der demografische Wandel. Wenngleich verschiedene Regionen unterschiedliche demografische Auswirkungen zu erwarten haben, so ist doch eine Herausforderung für alle Teilräume die gleiche: der deutlich steigende Anteil Älterer an der Gesamtbevölkerung. In punkto Lebensqualität hat diese Bevölkerungsgruppe besondere Bedürfnisse.

So ergeben sich neue Anforderungen an das Wohnumfeld. Die dauerhafte Betreuung und Unterstützung älterer Menschen wird schon heute größtenteils von Angehörigen oder anderen Nahestehenden wahrgenommen. Unterstützend wirken Projekte wie „Altwerden zu Hause“ oder „Wohnen in der Heimat“, die ein längeres selbstbestimmtes Leben in den eigenen vier Wänden ermöglichen. In jedem Fall kommt dem „Gesundheitsstandort Haushalt“ eine ganz besondere Bedeutung zu. Es geht darum, die gesundheitliche Leistungsfähigkeit von Haushalten auszubauen. In diesem Zusammenhang gewinnen der Einsatz und die Nutzung neuer Informations- und Kommunikationstechnologien stetig an Gewicht. So entwickelt die Wohnungswirtschaft zunehmend größeres Interesse an eHealth-Lösungen und altersgerechten Assistenzsystemen.

Die Verbreitung vorhandener technisch-organisatorischer Lösungen verläuft jedoch in ländlichen Räumen wesentlich langsamer als in städtischen Räumen. Dies resultiert aus der dortigen hohen Wohneigentumsquote und der Tatsache, dass größere Wohnungsunternehmen als eine wichtige Nachfrager- und Multiplikatorengruppe hauptsächlich in den urbanen Räumen verortet sind. Deshalb sind für ländliche Räume andere Ansätze notwendig, um vorhandenes Wissen z. B. bei der Wohnungsanpassung zu verbreiten.

Abb. 10: Karte der Europäischen Metropolregion Nürnberg

Hier setzt das Modellprojekt „Spitzencluster Medizintechnik als Stadt-Land-Netzwerk in der Europäischen Metropolregion Nürnberg“ an. Mit dem Projekt wird ein intensiver Dialog von Anwendern und Anbietern bzw. Entwicklern von eHealth-Lösungen und altersgerechten Assistenzsystemen initiiert, deren Einsatz ein längeres selbstbestimmtes Leben in den eigenen vier Wänden erlaubt. Mit dem Modellprojekt wird die Teilhabe ländlicher Räume an Know-how-Netzwerken erhöht. Der gezielte, bedarfsorientierte Einsatz bestehender eHealth-Lösungen und altersgerechter Assistenzsysteme wird speziell in den ländlichen Räumen der Metropolregion Nürnberg forciert.
Ziel des Projektes ist demnach auch, über eine Stadt-Land-Partnerschaft in der Metropolregion Nürnberg einen Beitrag zur Daseinsvorsorge und damit zur Erreichung gleichwertiger Lebensverhältnisse zu leisten. Die gleichwertigen Lebensverhältnisse werden als Maßstab des Handelns in der Metropolregion sichtbar gemacht und helfen bei der Gestaltung des demografischen Wandels.

Regionale Voraussetzungen und Projektpartner

Die Europäische Metropolregion Nürnberg ist eine strategische Allianz von 11 kreisfreien Städten und 22 Landkreisen. Mit der Vision „Heimat für Kreative“ verfolgt die Metropolregion Nürnberg vier strategische Ziele: den Aufbau der Internationalen Marke Metropolregion Nürnberg, den Ausbau der Metro-

Die Europäische Metropolregion Nürnberg ist eine strategische Allianz von 11 kreisfreien Städten und 22 Landkreisen. Die polyzentrale Metropolregion Nürnberg weist eine heterogene Struktur auf und wie im Leitbild Wachstum und Innovation der Bundesraumordnung abgebildet, alle unterschiedlichen Raumtypen auf: Wachstumspole in ländlichen Räumen, Stabilisierungsräume und Räume mit Metropolfunktionen.

Abb. 11: Logo des Medical Valley

polfunktionen, Gestalten in Europa und Optimierung der innerregionalen Kooperation. Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der Förderung von gleichberechtigten Stadt-Land-Partnerschaften, die 2007 in der Bad Windsheimer Erklärung verabschiedet wurden. Das Miteinander von urbanen und ländlichen Räumen wird als gegenseitige Verstärkung und Ergänzung gestaltet. Mit Verabschiedung der „Selber Erklärung" 2010 hat der Rat der Metropolregion den politischen Willen bekundet, auf Ebene der Metropolregion dieses Themenfeld zu bearbeiten.

Die Europäische Metropolregion Nürnberg hat in den letzten Jahren ein auf sieben technologischen Leitthemen basierendes Leitbild verfasst. Eines dieser technologischen Leitthemen ist die Medizintechnik. Koordiniert wird das Medizintechnik-Cluster vom Medical Valley Europäische Metropolregion Nürnberg e. V.. Im Januar 2010 wurde dieses als einer von zehn bundesweiten Siegern im Spitzencluster-Wettbewerb des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) ausgezeichnet. Im Zuge dieser Auszeichnung werden mehr als 80 Mio. € in innovative Projekte der regionalen Medizintechnik investiert. Schwerpunktthemen sind u. a. die „Intelligente Sensorik" und „Barrierefreie Gesundheitsassistenz". Sie können wesentlich zur Steigerung der Effizienz in der ländlichen Gesundheitsversorgung beitragen, indem sie es älteren Personen ermöglichen, länger in der eigenen Wohnung zu leben und zeitgleich Pfleger und Angehörige zu entlasten.

Das Modellprojekt „Spitzencluster Medizintechnik als Stadt-Land-Netzwerk in der Europäischen Metropolregion Nürnberg" führt vier Akteursgruppen in der Metropolregion Nürnberg zusammen:

- Die Forscher, Entwickler und Hersteller von eHealth-Lösungen und altersgerechten Assistenzsystemen, die bereits im Spitzencluster Medical Valley Metropolregion Nürnberg integriert sind; darüber hinaus öffnet sich Medical Valley weiteren Akteuren aus der Metropolregion, die bisher noch nicht mitwirken
- ausgewählte Modellkommunen mit ihren lokalen und teilregionalen sozialen Netzwerken, Pflegedienstleistern im Bereich niederschwelliger und professioneller Pflege sowie weiteren Dienstleistern im Bereich der Versorgungswirtschaft
- die Joseph-Stiftung und das Evangelische Siedlungswerk als große Wohnungsunternehmen mit Nutzererfahrung
- SOPHIA als bestehende technische Lösung eines Hausnotrufsystems in Verbindung mit ehrenamtlicher Unterstützung.

Organisation und Projektablauf

Das MORO-Projekt wurde direkt bei der Geschäftsstelle der Metropolregion Nürnberg angesiedelt und arbeitet eng mit dem Landkreis Bamberg zusammen: Dieser hatte eine herausgehobene Funktion, da der Landkreis in diesem Kontext in vielen Bereichen Vorreiter ist und Landrat Dr. Günther Denzler als 1. stellv. Ratsvorsitzender der Metropolregion Nürnberg für die Bedürfnisse ländlicher Räume in der Metropolregion Nürnberg einsteht.

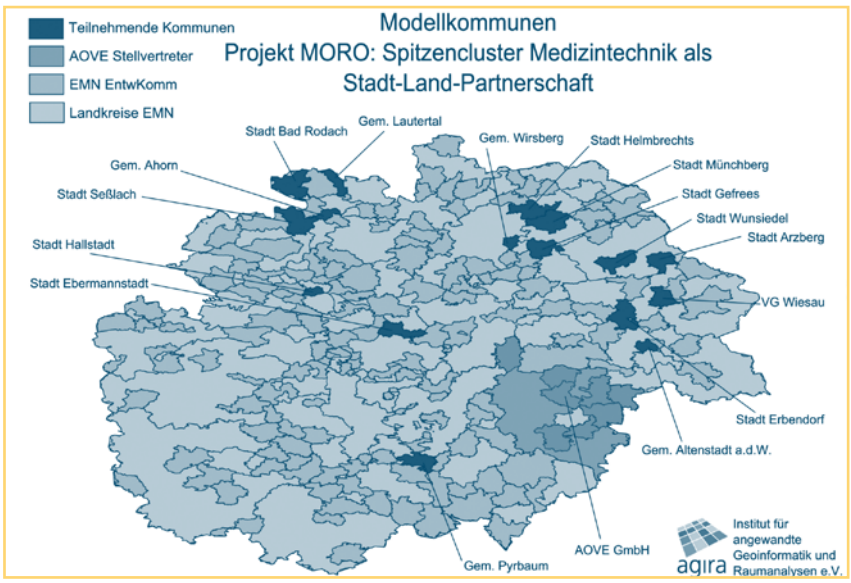

Abb. 12: Modellkommunen im MORO-Projekt Spitzencluster Medizintechnik als Stadt-Land-Partnerschaft (Quelle: Medical Valley)

Es wurden 25 Modell- bzw. Entwicklungskommunen in der Metropolregion Nürnberg ausgewählt, die mit ihren lokalen und teilregionalen sozialen Netzwerken, Pflegedienstleistern im Bereich niederschwelliger und professioneller Pflege sowie weiteren Dienstleistern im Bereich der Versorgungswirtschaft als ‚Anwender' im Projekt mitwirken. Die Auswahl dieser Modell- bzw. Entwicklungskommunen erfolgte in Form eines Ausschreibungsverfahrens auf Basis zuvor definierter Auswahlkriterien:

- Einwohnerzahl (ca. 3.500 – 10.000 Personen)
- Anknüpfung an laufende Projekte der Kommunen
- bestehende Zusammenarbeit mit sozialen Einrichtungen
- bestehende Voraussetzungen, um als „Stellvertreterkommunen" zu fungieren
- Mix der Kriterien (Abdeckung).

Folgende 25 Modellkommunen nahmen an dem MORO-Projekt teil: Ahorn, Altenstadt a. d. W., Arzberg, Bad Rodach, Ebermannstadt, Erbendorf, Gefrees, Hallstadt, Helmbrechts, Lautertal, Münchberg, Pyrbaum, Seßlach, Wiesau, Wirsberg, Wunsiedel und die in der AOVE GmbH vertretenen neun Kommunen aus dem Landkreis Amberg-Sulzbach (Edelsfeld, Freihung, Freudenberg, Gebenbach, Hahnbach, Hirschau, Poppenricht, Schnaittenbach und Vilseck).

Im Verlauf des Projekts wurde eine Fachworkshop-Reihe mit folgenden Schwerpunkten durchgeführt: In einem ersten Workshop mit dem Titel „Aufzeigen technischer Lösungen" stand die Betrachtung der technischen Seite altersgerechter Assistenzsysteme (AAL) im Vordergrund. So wurden in der AAL-Musterwohnung des Wohnstifts Hallerwiese unter Trägerschaft der Diakonie Neuendettelsau am Markt erhältliche AAL-Systeme gezeigt und vorgeführt. Hier ging es darum zu zeigen, welche innovativen (technischen) Angebote und Lösungen es bereits auf dem Markt gibt, um älteren Menschen ein längeres selbstbestimmtes Leben in den eigenen vier Wänden zu ermöglichen. Diskutiert wurde hier u. a., welche Infrastrukturen die Kommunen vorhalten müssen, damit die Technik funktioniert.

In einem weiteren Workshop wurde die Frage erörtert, ob der Umbau des Immobilienbestandes in den Ortskernen in altengerechte Wohnungen ein tragfähiger Ansatz zur Revitalisierung von Problemimmobilien ist und welche Finanzierungskonzepte bzw. auch Förderinstrumente (Städtebauförderung/Wohnbauförderung/Dorferneuerung) zur Verfügung stehen. Schließlich wurde im Workshop „Aufbau kommunaler Netzwerke" die Notwendigkeit sozialer Netzwerke für den Einsatz der Technik diskutiert. Hier ging es um Fragen wie „Was ist wichtig z. B. beim Aufbau von Ehrenamtsnetzwerken? Wer kann der Spielmacher sein? Wer muss ins Team?"

Die drei Modellkommunen Arzberg, Ebermannstadt und Wunsiedel stellten in einer gemeinsamen Einzelfallberatung jeweils ein konkretes (Bau-)Projekt aus ihrer Kommune vor, das sich mit der Thematik altersgerechtes Wohnen auseinandersetzt. Im Anschluss an die Präsentation erhielten die Kommunen für ihr Vorhaben gezielt Informationen zu Fördermöglichkeiten aus den Bereichen Städtebau und Wohnungsbau sowie AAL-Technik. Gemeinsam mit den anwesenden Fachexperten wurde ein grober Fahrplan zur Umsetzung/Realisierung entwickelt.

Mit einer Abschlussveranstaltung unter dem Titel „Langes Leben in den eigenen vier Wänden: Technische Assistenzsysteme als Lösung für ländliche Gebiete?" wurden die Ergebnisse der Workshops gebündelt diskutiert und der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt. In einer Podiumsdiskussion „Technisch alles möglich, praktisch aber schwierig" wurde erörtert, wo derzeit noch Angebotslücken bestehen.

Wichtigste Ergebnisse

Es gibt bereits heute etablierte technische Lösungen, die in Gemeinden ganz unterschiedlicher Größe eingesetzt werden. Dabei zeigt sich, dass der Erfolg entsprechender Lösungen in starkem Maße vom „Drumherum" – wie z. B. der integrativen Zusammenarbeit mit Pflegedienstleistern – abhängt und dass altersgerechte Assistenzsysteme nicht auf ihre technologische Komponente reduziert werden dürfen.

Nichtsdestotrotz bildet die Technik einen wichtigen Aspekt für den Erfolg entsprechender Lösungen. So gilt es, notwendige Voraussetzungen zu erfüllen, damit solche Lösungen praxisgerecht aufgestellt sind. Eine wesentliche Voraussetzung auf kommunal-regionaler Ebene ist insbesondere die ausreichende Breitbandversorgung, die den schnellen und robusten Daten- und Informationstransfer gewährleistet. Der Wissenstransfer – ausgehend von Technologie-Experten hin zu interessierten Praxispartnern – erfolgte im Projekt durch das Aufzeigen innovativer Systeme und Forschungsprototypen, die in der Praxis noch nicht etabliert sind. Auf diese Weise entwickelten die Teilnehmer ein Urteilsvermögen bezüglich der prinzipiellen Vorteile, die altersgerechte Assistenzsysteme bieten – unabhängig

vom aktuellen Stand der technischen Realisierung. Als besonders praxisrelevant zeigte sich dabei der Aspekt der realen und gefühlten Verbesserung der Sicherheit - für alternde Menschen, für Patienten und deren Verwandte sowie für das Pflegepersonal. Der Sicherheitsgewinn für alternde Menschen und Patienten ergibt sich dabei u. a. aus Monitoring-Funktionen, wie z. B. einer sensorbasierten und dauerhaften Erfassung sowie Auswertung von Vitalparametern oder aus automatisierten Notfalldiensten, die beim Sturz einer Person „Alarm schlagen". Auf diese Weise können technischen Lösungen auch die Pflege- bzw. Versorgungsaufwände durch Pflegepersonal oder Angehörige verringern. Insbesondere jedoch kann es mit der genannten technischen Unterstützung gelingen, alternden Menschen ein möglichst langes Leben in den eigenen vier Wänden zu ermöglichen.

Abb. 13: Sicherheit im Alltag: Intelligente Sensorik überwacht die Vitalfunktionen des Trägers und löst im Notfall Alarm aus (Quelle: Institut AGIRA)

Die Förderung durch die öffentliche Hand ist derzeit essentiell für die Umsetzung altersgerechter Assistenzsysteme. Aufgrund der prekären Finanzsituation gerade in schrumpfenden Gemeinden ist die Gefahr groß, dass themenbezogene Vorstöße trotz guten Willens und innovativer Konzepte aufgrund der nicht vorhandenen Finanzierung der Projekte scheitern.

Im Rahmen des MORO-Projekts wurden im Diskurs mit Experten der Regierung von Oberfranken und den Projektkommunen Möglichkeiten zur öffentlichen Förderung von altersgerechten Assistenzsystemen eruiert. Die Förderlandschaft ist noch nicht auf diese Thematik abgestimmt. So bestehen Förderungsmöglichkeiten für altersgerechte Assistenzsysteme lediglich in Teilbereichen. Aufgrund der angespannten Haushaltsituation in vielen Kommunen kann es von Vorteil sein, bei geplanten Projekten von Beginn an eine Wohnungsbaugesellschaft mit einzubinden und privates Geld einzuwerben. Dies gilt insbesondere für Finanzierungsmodelle über eine Fonds-Lösung.

Kommunale Netzwerke stellen einen wesentlichen Faktor dar, der den Erfolg beim Aufbau von altersgerechten Assistenzsystemen beeinflussen kann. Nachbarschaftshilfen wurden im Projektverlauf als eine optimale Ergänzung bestehender Pflegeangebote etablierter Träger innerhalb von kleinräumigen Versorgungseinheiten identifiziert. Dabei kann Nachbarschaftshilfe in vielfältigen, auch „kleinen" Dienstleistungen bestehen, die Menschen im Alter unterstützen. Dazu zählen z. B. das Aufhelfen von gebrechlichen Menschen aus ihren Betten, einmalige Fahrten zu Fachärzten oder ähnliche Unterstützung. Derartige Dienstleistungen werden i. d. R. nicht durch andere Angebote, z. B. der Sozialstationen, abgedeckt. Damit tragen Nachbarschaftshilfen dazu bei, die Versorgungsstrukturen in ländlichen Räumen aufrechtzuerhalten. Die integrative Ergänzung entsprechender Projekte durch etablierte und vernetzte regionale Versorgungsinfrastrukturen, wie sie von Pflegeverbänden, z. B. dem Roten Kreuz, geboten werden, kann die Erfolgschancen und die Nachhaltigkeit entsprechender Projekte erhöhen.

Fazit

Der Ansatz einer großräumig angelegten Stadt-Land-Partnerschaft zur Bewältigung der Herausforderungen des demografischen Wandels hat sich im MORO-Projekt „Spitzencluster Medizintechnik als Stadt-Land-Partnerschaft" bewährt. Es wurde ein echter Dialog von Technikanbietern aus dem Medical Valley und kommunalen Nachfragern aus den ländlichen Räumen der Metropolregion Nürnberg in Gang gesetzt. Es hat sich gezeigt, dass es technische Lösungen für viele Teilbereiche gibt, die ein sicheres Leben im Alter in den eigenen vier Wänden ermöglichen. Damit diese Technik auch breit und vor allem auch in den ländlichen Räumen zum Einsatz kommen kann, müssen allerdings erst entsprechende Dienstleistungen, die die technischen Lösungen nutzen bzw. nutzbar machen, etabliert werden. Hier ist die Finanzierung ein kritischer Punkt. Die Kommunen sollten zwar in diesem Kontext (demografiegerechter Umbau) als wichtiger Akteur auftreten; sie müssten aber Unterstützung durch eine entsprechende Ausgestaltung der Förderrichtlinien (Städtebauförderung, Wohnungsbauförderung) erhalten.

ZUKUNFTS-TAKT Schiene

Europäische Metropolregion Stuttgart

Ansprechpartner in der Modellregion

Thomas Kiwitt
Verband Region Stuttgart
Kronenstraße 25, 70174 Stuttgart
Tel: 0711 - 227 5950
kiwitt@region-stuttgart.de

Rahmenbedingungen/Ausgangslage in der Region

Die Europäische Metropolregion Stuttgart (EMRS) ist eine von zwei Europäischen Metropolregionen im Land Baden-Württemberg. Sie wird gebildet von der Region Stuttgart und den umgebenden Regionen Heilbronn-Franken, Ostwürttemberg, Neckar-Alb und Nordschwarzwald. Die EMRS hat ca. 5,3 Mio. Einwohner, von denen ca. 2,67 Mio. in der Region Stuttgart leben. Die übrigen Einwohner verteilen sich auf die vier genannten weiteren Mitgliedsregionen. Die 5,3 Mio. Einwohner stellen nicht nur etwa die Hälfte der Bevölkerung des Landes Baden-Württemberg dar, die Metropolregion nimmt mit ca. 43 % auch etwa die Hälfte der Landesfläche Baden-Württembergs ein. Sie umfasst 20 Stadt- und Landkreise und mehr als 300 Städte und Gemeinden. Raumstrukturell bildet die EMRS die gesamte Bandbreite vom hochverdichteten Kernbereich Stuttgart bis hin zu den dünner besiedelten ländlichen Räumen Hohenlohe, dem Nordschwarzwald oder auf der Schwäbischen Alb ab.

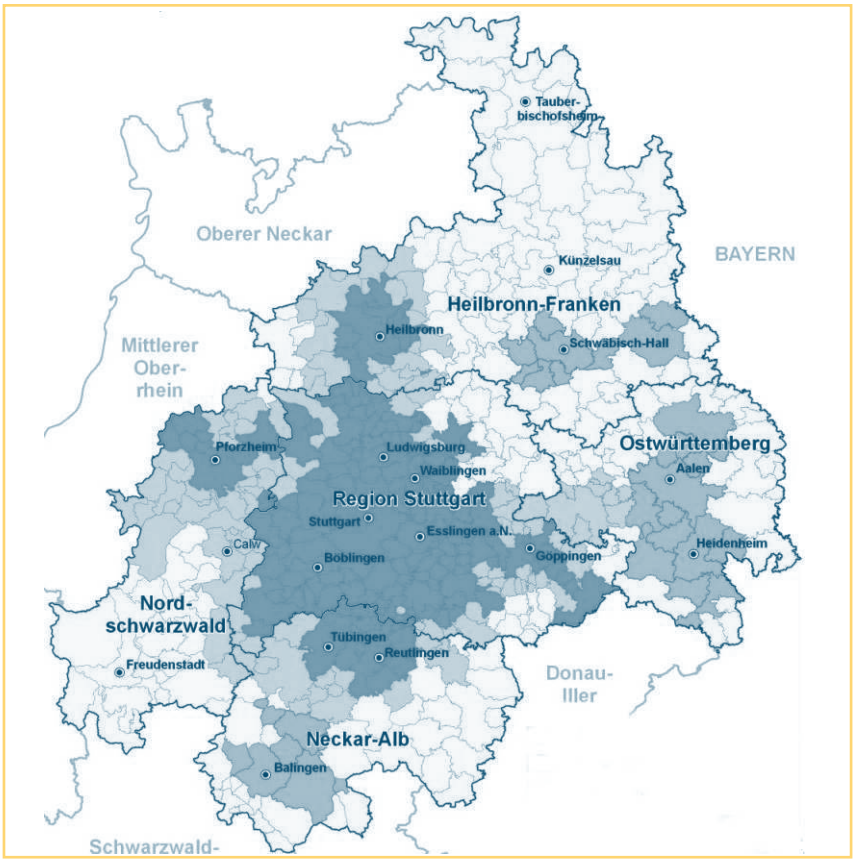

Abb. 14: Europäische Metropolregion Stuttgart

Das Modellvorhaben der EMRS im Rahmen des MORO „Stadt-Land-Partnerschaften: großräumig – innovativ – vielfältig“ greift mit dem Schienenpersonenverkehr ein Schwerpunktthema der EMRS unter der Überschrift „Gateway-Funktionen“ der Metropolregion auf und vertieft die dazu bereits im MORO „Überregionale Partnerschaften“ begonnene Diskussion, die zu einem gemeinsamen „Bahntag“ der Europäischen Metropolregion Stuttgart am 11. Mai 2010 geführt hat.
Als Ergebnis dieser gemeinsamen Veranstaltung „Perspektiven des Schienenpersonenverkehrs in der Europäischen Metropolregion Stuttgart“ wurde die Forderung nach leistungsfähigen, schnellen und komfortablen Zugverbindungen sowohl innerhalb der Metropolregion wie auch nach außerhalb formuliert. Eine regelmäßige stündliche Verbindung (als Mindeststandard) zwischen den regionalen Zentren und wichtigen Bahnknoten im Zuge der schnellen überregionalen Verkehre der EMRS – eingebunden in die deutschland- bzw. europaweite Verknüpfung über nationale und internationale Knoten – war die Kernbotschaft dieses „Bahntags“ 2010.

Der Schienen(personen)verkehr nimmt seit Jahren an Bedeutung zu und repräsentiert einen wichtigen Aspekt nachhaltiger Regionalentwicklung. Die EMRS ist sich dieser Tatsache bewusst, sie weiß jedoch auch um Mängel im Schienen(personen)verkehr: Unzureichende Anbindung mehrerer großer Zentren, Taktlücken, mangelnde Einbindung in Knoten, Ausdünnungstendenzen, Infrastrukturmängel, fehlende großräumige Tarifstruktur.

Aufgrund der bestehenden vielfältigen Unzulänglichkeiten sieht die Metropolregion die Notwendigkeit, die Diskussion verstärkt auf diese Punkte zu lenken sowie Handlungserfordernisse und Lösungsansätze herauszuarbeiten. Im Hintergrund stehen dabei die Überlegungen, die auch im Koalitionsvertrag der Bundesregierung

Die Europäische Metropolregion Stuttgart (EMRS) ist eine von zwei Europäischen Metropolregionen im Land Baden-Württemberg. Sie wird gebildet von der Region Stuttgart und den umgebenden Regionen Heilbronn-Franken, Ostwürttemberg, Neckar-Alb und Nordschwarzwald. Die EMRS hat ca. 5,3 Mio. Einwohner, von denen ca. 2,67 Mio. in der Region Stuttgart leben. Die übrigen Einwohner verteilen sich auf die vier genannten weiteren Mitgliedsregionen.

in der 17. Legislaturperiode unter dem Stichwort „Deutschlandtakt“ angestellt wurden.

Zielsetzung des Projektes

Bezogen auf die EMRS kann festgestellt werden, dass gewisse Teile eines solchen Konzeptes schon mit dem Zukunftskonzept der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) für das Jahr 2020 fahrplantechnisch vorgedacht und untersucht sind. Dabei handelt es sich insbesondere um Verkehre der Kategorie IRE (InterRegioExpress). Hinsichtlich der von der DB Fernverkehr eigenwirtschaftlich betriebenen Verkehre der Stufe IC und ICE bestehen Unklarheiten, die bestehenden öffentlich bekannten Planungen sind noch mit Fragezeichen versehen. Wichtige angrenzende Verbindungen im tangentialen Bereich wie die Achse Augsburg-Ansbach-Nürnberg, die zusammen mit den Angeboten in der Metropolregion deutliche Verbesserungen in der Erreichbarkeit der Metropolregion und der Zentren außerhalb des Kerns der Region ermöglichen, werden derzeit in Nachbarregionen und Bundesländern diskutiert. Die letztendliche Bestellung bzw. privatwirtschaftliche Erbringung aller oben genannten Leistungen ist keinesfalls gesichert, sondern obliegt den Ausschreibungsergebnissen für Nahverkehrsleistungen bzw. den Planungen eigenwirtschaftlich agierender Fernverkehrsanbieter, wie z. B. der DB Fernverkehr. Zu berücksichtigen sind in einem solchen Prozess auch die Auswirkungen und Realisierung von Neubauprojekten außerhalb der EMRS (z. B. Rhein-Main-Rhein-Neckar, Nürnberg-Erfurt), die ebenfalls neue Möglichkeiten für die Organisation der Verkehre in der Europäischen Metropolregion eröffnen.

Organisation und Arbeitsablauf

In einem diskursiven Prozess wurden neue Erkenntnisse und Möglichkeiten der Gestaltung der Zukunft im Schienenverkehr und Handlungserfordernisse in der EMRS erarbeitet.

Die Stufe 1 der Konzeption sah die Erörterung der existierenden Konzepte und Zukunftspfade mit relevanten Akteuren in mehreren Workshops vor

Zur Vorbereitung wurden dazu für die betroffenen Schienenstrecken in der EMRS sogenannte Steckbriefe entwickelt. Es handelt sich um die Schienenstrecken, auf denen heute der sogenannte Metropolverkehr, also IRE- und RE-Züge der Deutschen Bahn AG, verkehrt. Die Steckbriefe enthalten für jede Strecke eine Beschreibung der gegenwärtigen Angebotssituation und Infrastruktur, Aussagen zu möglichen Potenzialen sowie eine Auflistung vorhandener Studien bzw. Aussagen. Auf dieser Grundlage wurden in nichtöffentlichem Rahmen und unter Zusicherung der Vertraulichkeit der Gespräche mit relevanten Akteuren der Schienenverkehrsunternehmen, Nahverkehrsgesellschaften und des Landes Baden-Württemberg Workshops durchgeführt und die Ergebnisse in Abstimmung mit den Diskutanten im Rahmen einer Synopse zusammengestellt. Für die Moderation der Workshops konnte mit Prof. Dr. Harmut Topp ein anerkannter unabhängiger Fachmann gewonnen werden.
In einem weiteren Schritt wurden die Ergebnisse der ersten Workshoprunde mit Vertretern aus Wirtschaft und Kommunalpolitik erörtert und ein Handlungskonzept entwickelt.

Ergebnisse

Baden-Württemberg befindet sich, bezogen auf die Planungsperspektiven im Schienenverkehr, in einem Jahrzehnt des massiven Umbruchs: Stuttgart 21, Auslaufen des Verkehrsvertrages zwischen Land und Deutscher Bahn AG, Umbau und Neuordnung des Schienenpersonennahverkehrs, erstmals europaweite Ausschreibungen und bereits vorliegende zahlreiche Gutachten und Pläne machen die Situation unübersichtlich und komplex. Daneben sind grundsätzliche technische Probleme (z. B. Zukunft der Neigetechnikfahrzeuge) ebenso ungelöst wie grundsätzliche Finanzierungsfragen. Zusätzlich engt die neue Tarifstruktur der bundeseigenen DB Netz AG die Spielräume für die Weiterentwicklung der Verkehre ein, ohne dass den gestiegenen Kosten ein erkennbarer Mehrwert gegenübersteht. Zudem ist festzustellen, dass die Aktivitäten des Bundes bezüglich des Prüfauftrags „Deutschlandtakt“ nicht so weit voran gebracht wurden, wie erhofft. Andererseits bestehen neue Perspektiven für den Schienenverkehr und Fahrgastströme aus in der Realisierung befindlichen Projekten, wie auch der Hochgeschwindigkeitsstrecke Nürnberg-Erfurt (VDE Nr. 8).
Daraus konnte für die Akteure im Prozess insbesondere Handlungsbedarf entlang der zukünftig geplanten Schienenachse Zürich-Stuttgart-Nürnberg identifiziert werden. Hier wäre es beispielhaft möglich, ein Mobilitätskonzept für eine Modelllinie in der EMRS anzustoßen.

Heute verkehren auf dieser Achse die beiden mit Abstand schwächsten eigenwirtschaftlich von der DB Fernverkehrs AG betriebenen IC-Linien in der EMRS,

die aber gleichzeitig Gebiete in allen kooperierenden Regionalverbänden mit Systemhalten verknüpft. Raumstrukturell verbindet diese Achse die Metropolkerne Stuttgart, Nürnberg und Zürich untereinander und mit den wirtschaftsstarken Mittelzentren in den ländlicher geprägten Gebieten der Metropolregion. Eine funktionierende Fernverkehrsverbindung ist hier ein wichtiger Standortfaktor. Alle oben genannten Unsicherheiten betreffen insbesondere auch die Schienenverkehrsangebote entlang dieser Strecken.

Gerade aufgrund der o. g. komplexen und unübersichtlichen Lage ist es notwendig, geeignete Akteursnetzwerke zu bilden und zu vertiefen, die den fachlichen Austausch zwischen den planenden und finanzierenden Ebenen und den „Betroffenen", also der kommunalen und regionalen Ebene, sicherstellen. Hierbei sind insbesondere die Akteure aus der Raumschaft gefordert, konstruktive Lösungsansätze mit den Verantwortlichen bei Bahn, Land und Bund zu diskutieren, um auf gute, möglichst abgestimmte Lösungen für die offenen Fragen zu kommen. Beispielhaft sind dabei Initiativen wie der Interessenverband Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn, der mit jahrzehntelanger Tradition und Erfahrung die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs an der Gäubahn (Stuttgart-Singen-Zürich) begleitet.

Als Ergebnis des Modellvorhabens ist am 12. Juli 2013, während des zweiten „Bahntags" der EMRS, die Initiative „Interessengemeinschaft Schienenkorridor Stuttgart-Nürnberg" gegründet worden. Die Gründungspartner sind insgesamt acht Städte und vier Landkreise entlang der Achse Stuttgart-Nürnberg sowie die IHK Stuttgart, die Regionalverbände Ostwürttemberg und Heilbronn-Franken und die Europäische Metropolregion Nürnberg.

Ziel dieser Initiative ist es, nicht alleine Planungsprozesse Dritter zu begleiten, sondern auch dafür zu sorgen, dass das Schienenangebot auf dieser Achse noch besser angenommen wird. Dabei sollen die Mobilitätskette auch an den kleineren Bahnhöfen durch verlässliche und verfügbare Angebote im Bereich Taxi, Carsharing, ÖPNV und Fahrrad gesichert und auch kulturelle und touristische Angebote entlang der Linie in den Fokus gestellt werden. Die Kooperation entlang der Schwarzwaldbahn kann dabei als Beispiel dienen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass über das Vorhaben ergänzende Impulse in der Weiterentwicklung der Stadt-Land-Partnerschaften in der EMRS geschaffen werden konnten, die einen konkreten Mehrwert für eine zukunftsfähige Entwicklung in der Region bilden.

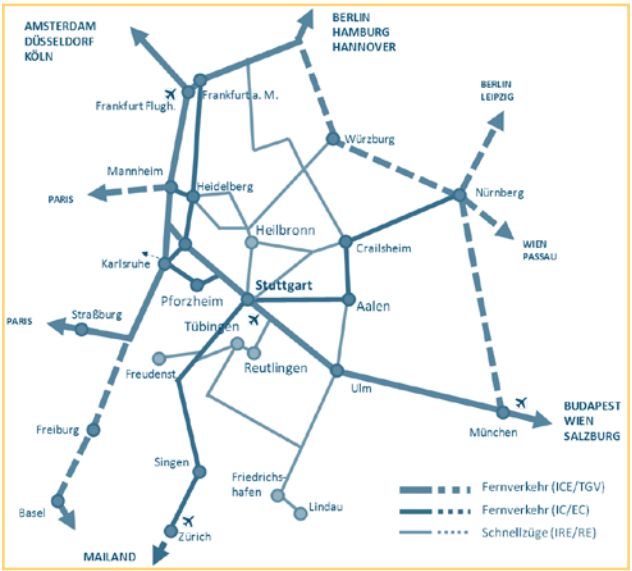

Abb. 15: Das Fernverkehrs- und Metropolnetz in der Europäischen Metropolregion Stuttgart

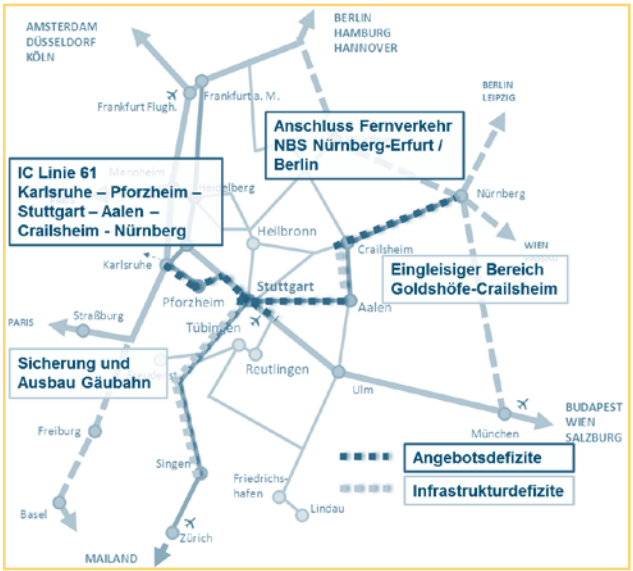

Abb. 16: Infrastruktur- und Angebotsdefizite der Fernverkehrsachse Zürich - Stuttgart - Nürnberg

Workshop „Einbindung der Wirtschaft“

Einführung in das Thema des Workshops

Der Workshop des MORO „Stadt-Land-Partnerschaften“ am 20. und 21. Februar 2013 in Nürnberg wurde bewusst als thematische Fachwerkstatt mit dem Schwerpunkt „Mitwirkung der Wirtschaft in Stadt-Land-Partnerschaften/Metropolregionen“ konzipiert.

Es hatte sich bereits im MORO „Überregionale Partnerschaften“ erwiesen, dass gerade die Realisierung von Projekten, die qualitatives wirtschaftliches Wachstum und eine Stärkung der Innovationskraft sowie die Mobilisierung von Synergien zwischen städtischen und ländlichen Teilräumen in den Regionen bezwecken, ohne enge Zusammenarbeit mit der Wirtschaft nicht erfolgreich sein kann. Dieser Eindruck hat sich während der Laufzeit des MORO „Stadt-Land-Partnerschaften“ weiter verstärkt.

Die Wirtschaft ist sich ohne Zweifel der Bedeutung der regionalen Rahmenbedingungen für ihren eigenen Geschäftserfolg sehr bewusst und auch zu entsprechendem Engagement bereit. Sie verfügt auch über leistungsfähige regionale Organisationen. Diese stehen aber überwiegend außerhalb oder neben den durch Politik und Verwaltung getragenen oder jedenfalls initiierten regionalen Kooperationsstrukturen. Damit fehlt letztlich die Basis für eine umfassende gemeinsame Herangehensweise zur Bündelung aller regionalen Potenziale für Wachstum und Innovation. Dabei muss auch bedacht werden, dass die Wirtschaft nur bedingt zur Mitwirkung bei Projekten motiviert werden kann, wenn sie an der Auswahl dieser Projekte nicht (gleichberechtigt) beteiligt wurde. Die Einbindung der Wirtschaft in die regionalen Governancestrukturen scheint deshalb zunehmend eines der herausragenden aktuellen Themen für die regionale Kooperation zu sein.

Die Erörterung der Fragestellung mit den Modellregionen hat gezeigt, dass mehrere Regionen sich aktuell intensiv mit einer entsprechenden Weiterentwicklung ihrer Governancestrukturen befassen. Für die Diskussion auf dem Workshop wurden deshalb vier Bausteine eingeplant. Zunächst stellte die Europäische Metropolregion Nürnberg die ganz aktuelle Weiterentwicklung ihrer Organisationsstrukturen für eine gleichrangige Mitwirkung der Wirtschaft vor. Danach präsentierte die Metropolregion Hamburg ihre – auch durch deutlich abweichende Rahmenbedingungen geprägten – Überlegungen. Im dritten Beitrag wurde das Beispiel der Metropolregion Rhein-Neckar vorgestellt, die schon „historisch“ sehr stark durch das Engagement der regionalen Wirtschaft geprägt ist. Die zusammenfassende Diskussion wurde anschließend eingeleitet durch eine Kommentierung der vorgestellten Beispiele durch die Vertreter der Metropolregionen Hannover • Braunschweig • Göttingen • Wolfsburg, Mitteldeutschland und Stuttgart in Entsprechung zu dem Entwicklungs- und Erfahrungsstand in ihren Regionen.

Programm des Workshops

- Weiterentwicklung der Governance der Europäischen Metropolregion Nürnberg

  Dr. Christa Standecker, Geschäftsführerin der Metropolregion Nürnberg

  Markus Lötzsch, Hauptgeschäftsführer der IHK Nürnberg für Mittelfranken

  Heinz Brenner, Ratsmitglied, abgeordnet von der Siemens AG

- Aktuelle Überlegungen zur wirtschaftlichen Ausrichtung der Metropolregion Hamburg

  Jakob Richter, Leiter der Geschäftsstelle der MRH

- Das Beispiel der Metropolregion Rhein-Neckar/Zukunft Metropolregion Rhein-Neckar e. V.

  Robert Kautzmann, Leiter der Wirtschaftsförderung der Metropolregion Rhein-Neckar GmbH

- Kommentierung und Kurzstatements durch die vertretenen Metropolregionen und Ableitung von Empfehlungen für Regionen und für den Bund

Leitfragen

- Wie und mit welcher Zielsetzung kann die Wirtschaft organisatorisch und thematisch eingebunden werden (Gremien, Projekte)?
- Welche Hemmnisse sind zu überwinden?
- Welche Unterstützung ist erforderlich?

Beispiel Europäische Metropolregion Nürnberg

Ausgangslage, Zielsetzung, Methodik und Stand der aktuellen Weiterentwicklung der Governancestrukturen der Europäischen Metropolregion wurden gemeinsam vorgestellt von Frau Dr. Christa Standecker, Geschäftsführerin der Metropolregion, Herrn Markus Lötzsch, Hauptgeschäftsführer der IHK Nürnberg für Mittelfranken, und Herrn Heinz Brenner, Regionalreferat Erlangen/Nürnberg der Siemens AG. Diese gemeinsame Präsentation war zugleich ein Symbol für den engen Schulterschluss von Politik, Verwaltung, organisierter Wirtschaft und Unternehmen bei der regionalen Entwicklung.

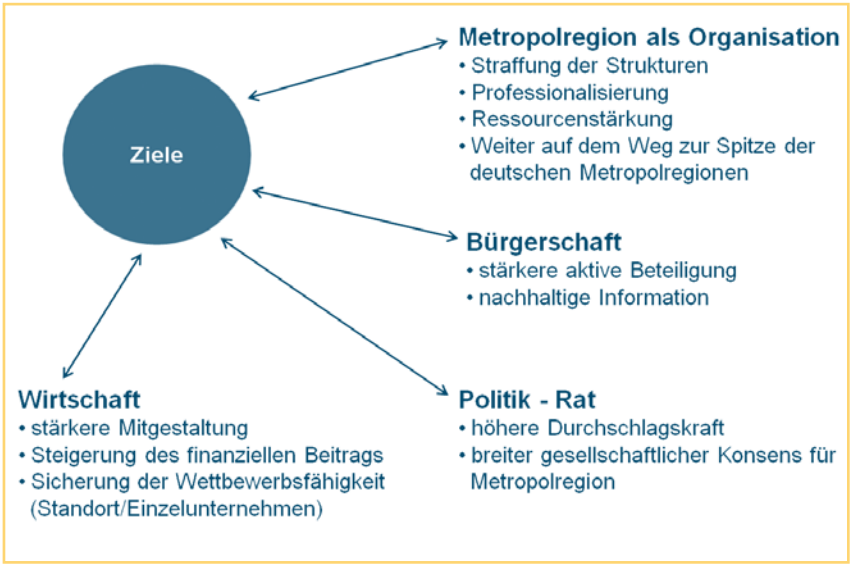

Abb. 18: Ziele und Nutzen der Weiterentwicklung der Governancestruktur

Eine Weiterentwicklung als Weichenstellung für die Zukunft

Frau Dr. Standecker und die beiden Vertreter der Wirtschaft stimmten darin überein, dass in der Region die Zusammenarbeit mit der Wirtschaft zwar durchaus Tradition hat, aber die jetzt unternommene Weiterentwicklung eine ganz neue Qualität aufweist.

Abb. 17: Dr. Christa Standecker, Geschäftsführerin der Metropolregion Nürnberg

Die Europäische Metropolregion Nürnberg hat sich zunächst als strategische kommunalpolitische Kooperation entwickelt und etabliert. Es ging darum, das lange geltende Kirchturmdenken durch den Einsatz für gemeinsame Interessen abzulösen und schrittweise Vertrauen und damit eine belastbare Kooperationskultur aufzubauen. Eine ganz wichtige Voraussetzung für einen solchen Prozess ist dabei ein „Spielmacher", den die Region zunächst in Person des Nürnberger Oberbürgermeisters und jetzt des Oberbürgermeisters von Erlangen hatte und hat.

Auf dieser Basis hat sich seit 2005 ein leistungsfähiges Netzwerk gebildet, das auch die regionale Wirtschaft einbezog. Dennoch fehlte eine gemeinsame Organisationsbasis und damit auch die Voraussetzung, das strategische Vorgehen und die Projektauswahl bei der Regionalentwicklung frühzeitig und konsistent abzustimmen. Damit konnten regionale Synergieeffekte nur begrenzt mobilisiert werden. Sowohl Politik und Verwaltung als auch die Wirtschaft kamen zu der Überzeugung, dass der Standortwettbewerb im Zuge der Globalisierung – und z. B. die Sicherung des Fachkräftepotenzials im demografischen Wandel eine höhere organisatorische Schlagkraft erfordern.

Abb. 19: Drei gute Gründe mitzumachen...

Abb. 20: Markus Lötzsch, Hauptgeschäftsführer der IHK Nürnberg für Mittelfranken

Abb. 21: Heinz Brenner, Siemens AG

Die Zielsetzung war klar: Stärkung der Attraktivität der Region! Zu beachten war dabei aber, dass nicht nur Vertrauen zwischen den kommunalen Partnern, sondern auch zwischen Kommunen und Wirtschaft gesichert werden musste. Das kommunale Kooperationsprinzip der gleichen Augenhöhe musste fortan auch für Kommunen und Wirtschaft gelten. Ebenso zu beachten war, dass nicht nur Kommunen ihre eigenen Interessen gewahrt sehen wollen, sondern dass dies ganz selbstverständlich auch für Wirtschaft und Unternehmen gilt. Pointiert ausgedrückt: Unternehmen handeln ebenso wenig wie Kommunen aus Altruismus regional, sondern sie erwarten Nutzen für ihren Geschäftserfolg und wollen deshalb in Entscheidungen eingebunden werden. Ein Teilnehmer formulierte dies so: "Es muss keine Liebesheirat sein, sondern eine Zweckehe, deren Nutzen beide Partner sehen."

Ein durchstrukturierter Prozess als Erfolgsmethode

Die Europäische Metropolregion Nürnberg hat ihre organisatorische Weiterentwicklung deshalb bis ins Detail durchgeplant, um alle Akteure mitnehmen zu können. Aufbauend auf Beschlüssen des Rates der Europäischen Metropolregion Nürnberg vom 2. Mai 2012 zu

- Änderungen in der Geschäftsordnung der Metropolregion Nürnberg
- organisatorische und räumliche Zusammenlegung der Geschäftsstellen Europäische Metropolregion Nürnberg und dem Marketingverein der Metropolregion Nürnberg e. V.
- der Gründung eines Fördervereins „Wirtschaft für die Metropolregion Nürnberg e. V." und Unterstützung der anstehenden Veränderungsprozesse

wurden in einem wahren Sitzungsmarathon – einer „road show" – die Zielsetzung der neuen Organisation Kommunen und Wirtschaft erläutert, u. a. bei allen für die Region zuständigen IHKs und auch den Handwerkskammern.

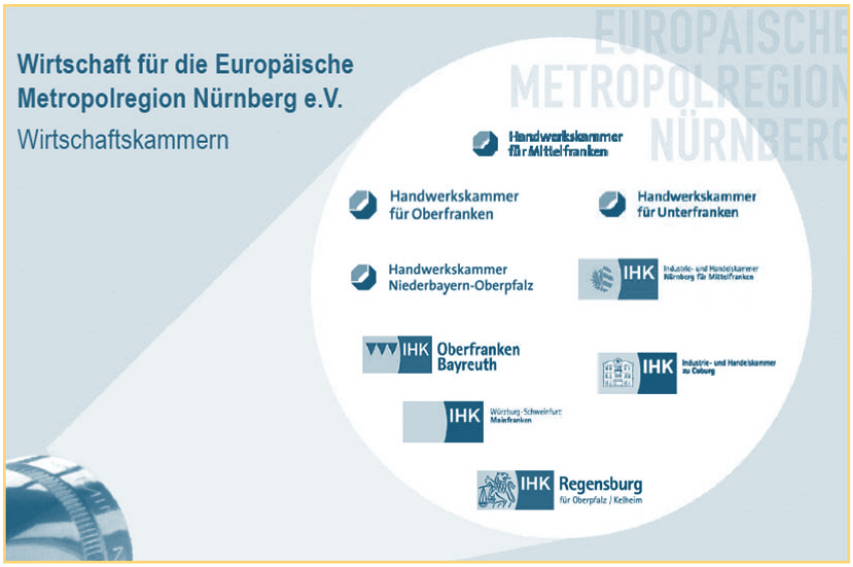

Abb. 22: Wirtschaft für die Europäische Metropolregion Nürnberg

Ein zweites „Segel“ als Ergebnis

In der Bildsprache der Metropolregion wurde auf dem Schiff der Region ein zweites Segel aufgezogen. Anders ausgedrückt ist die regionale Organisation so angelegt, dass zwei Motoren/Segel, nämlich Wirtschaft und Kommunen, zunächst eigenständig ihre Möglichkeiten abklären, um dann auf ein gemeinsames Ziel ausgerichtet zu werden. Konkret heißt das, dass Ideen, die in dem (kommunalen) Rat der Metropolregion und dem Förderverein Wirtschaft für die Metropolregion e. V. erarbeitet wurden, über den paritätisch besetzten Steuerungskreis koordiniert und durch sieben Fachforen zur Umsetzung gebracht werden.
In dieser Struktur sind inzwischen alle IHKs (was zuvor so nie gelang) und über 60 Unternehmen der Region engagiert.

Auch bei der Finanzierung, die bisher von den Kommunen gewährleistet wird, ist eine gleichgewichtige Verteilung geplant.

Herr Brenner ergänzte dies mit einigen sehr konkreten Erfolgsfaktoren:

- Deutschland hat keine Megacity, die Strahlkraft muss von dem ganzen Wirtschaftsraum ausgehen. Deshalb müssen die Infrastruktur des ganzen Raumes ausgebaut und auch kleine Kommunen mitgenommen werden.

- Beispiel Zusammenwirken unterschiedlicher Standortfaktoren für Fachkräfte in Abwanderungs- und Zuwanderungsteilräumen: Adidas-Wohnungsbau in Herzogenaurach wird durch Siemens-Mitarbeiter aus Erlangen genutzt, junge Adidas-Mitarbeiter ziehen dafür nach Nürnberg.

Ein gemeinsamer Appell lautete: Kooperation mit der Wirtschaft darf sich nicht in Klein-Klein erschöpfen, sondern muss großzügig und strategisch angelegt sein. Motto: „HEIMAT FÜR KREATIVE. Wir wollen die bevorzugte Heimatregion für talentierte und engagierte Menschen aus aller Welt sein. Sinn und Zweck unserer Arbeit ist die Anziehungskraft unserer Region. Wir überraschen, wir begeistern. In einem visionären Verbund schaffen wir das Angebot einer internationalen Metropole, aber ohne deren typische Nachteile. Wir sind das Netz mit vielen starken Knoten. Wir sind die Metropolregion Nürnberg.“

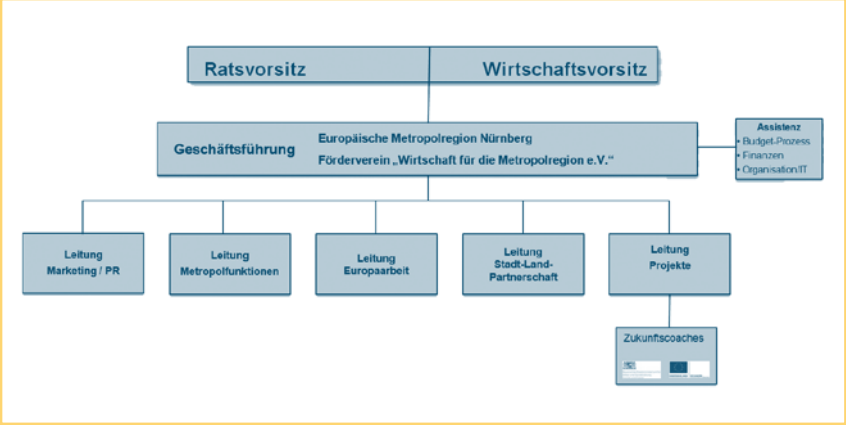

Abb. 23: Organisationsstruktur der Europäischen Metropolregion Nürnberg

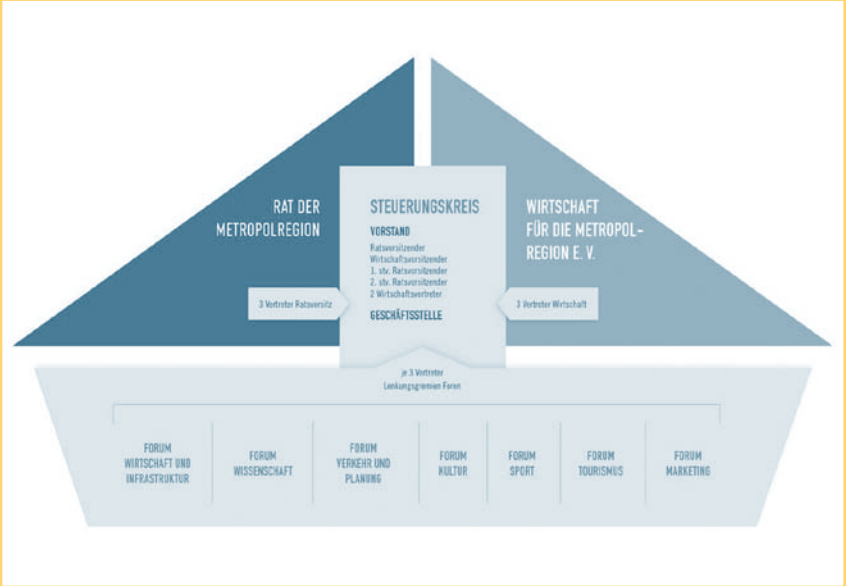

Abb. 24: Segelbootmodell - ein zweites Segel setzen

Beispiel Metropolregion Hamburg

Herr Jakob Richter, Leiter der Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg, veranschaulichte bei seiner Darstellung der Situation und der Entwicklung in der Metropolregion Hamburg (MRH) die unterschiedlichen Ausgangsbedingungen für regionale Kooperationen. Diese betreffen die Größe der Region und die Historie der Kooperation, aber auch sehr unterschiedliche Befindlichkeiten und Kooperationserfahrungen der Partner.

Ausgangslage der MRH

Die MRH umfasst vier Bundesländer mit 17 Kreisen und zwei kreisfreien Städten, über 1.000 Gemeinden mit über 5 Millionen Einwohnern und 1,7 Millionen Arbeitnehmer auf ca. 26.000 km² Fläche. In dieser Gebietskulisse agieren sieben Industrie- und Handelskammern und sieben Handwerkskammern. Das Bruttoinlandsprodukt beläuft sich auf ca. 165 Milliarden Euro.

Die grundsätzliche Begründung und Zielsetzung der Kooperation ist unstrittig: Jede Region muss sich der Globalisierung stellen. Größe macht den Unterschied! Hamburg alleine ist zu klein – die Partnerstadt Shanghai hat z. B. 21 Mio. Einwohner. Die Metropolregion Hamburg ist ein zusammenhängender Wirtschaftsraum, ein Arbeitsmarkt, ein Kultur- und Lebenszusammenhang (Pendler, Cluster-Politiken, Wohnungsmarkt, etc.). Ziel: die internationale und nationale Wettbewerbsfähigkeit der MRH zu erhöhen und der Region die attraktive Lebens- und Wirtschaftswelt zu bewahren.

Eine institutionelle Kooperation besteht seit den Zwanzigerjahren. Gemeinsame Förderfonds gibt es seit 1961, gemeinsame Regionalentwicklungskonzepte seit 1993. Die gemeinsame Geschäftsstelle der MRH mit eigenem Personal wurde 2006 eingerichtet (zuvor wurde die Geschäftsführung durch Vertreter der drei Partnerländer wahrgenommen). Zum 1. Mai 2012 erfolgte die Aufnahme von drei weiteren Landkreisen (davon zwei aus Mecklenburg-Vorpommern) und zwei kreisfreien Städten.

Abb. 26: Jakob Richter, Leiter der Geschäftsstelle der MRH

Wichtig ist, dass die eingeübte, vertrauensvolle Zusammenarbeit eine ausschließlich staatliche Tradition als Träger der Regionalkooperation hat.

Überlegungen zur Einbindung der Wirtschaft

Eine institutionelle Kooperation mit der Wirtschaft besteht bisher fast ausschließlich mit Vertretern der „verfassten Wirtschaft", den IHK's und Handwerkskammern in der Facharbeitsgruppe Wirtschaft. Seit dem Jahr 2000 wird nun jedoch zunehmend die Diskussion über eine integrierte Struktur geführt. Die Metropolregion Rhein-Neckar ist dabei ein Vorbild für die Zusammenarbeit mit Unternehmen, strukturelle Vorbilder sind die Metropolregionen Bremen und Hannover.

Abb. 25: Metropolregion Hamburg

„Wir müssen uns fragen, wie Netzwerke Innovationsfreude, Lernen, Anpassung, Vertrauen und Kooperation der Beteiligten fördern oder behindern, um effektivere, fairere und nachhaltigere Ergebnisse zu erreichen."

Elinor Ostrom, Wirtschafts-Nobelpreisträgerin, Nobelpreisvorlesung am 08. Dezember 2009

Im Mai 2011 hat der Lenkungsausschuss der MRH die Kammern zur Mitarbeit eingeladen. Seitdem wurden verschiedene Modelle der Einbindung diskutiert. Seit Frühsommer 2012 läuft die Gründungsphase eines Wirtschaftsvereins „Pro Metropolregion Hamburg" der Kammern und des DGB Nord. Das Ziel sind gemeinsam finanzierte Projekte im Jahr 2013. Danach soll eine Evaluation der Strukturen bis Ende 2013 erfolgen.

Die Projektarbeit, die durch den Förderfonds ko-finanziert wird, ist eine traditionelle Stärke der MRH, die ganz wesentlich die Akzeptanz der regionalen Kooperation in der kommunalen Landschaft fördert. Bis heute werden die Förderfonds ausschließlich von den Ländern und Kommunen gespeist und der Fokus dieser Projektarbeit ist auf typisch kommunale Projekte mit oft begrenzter wirtschaftlicher Relevanz gerichtet. Gemeinsam mit der Wirtschaft finanzierte Projekte könnten deshalb durchaus einen Paradigmenwechsel einleiten. Erste Hinweise dafür liefern auch aktuelle Leitprojekte wie das Gemeinsame Gewerbeflächeninformationssystem GEFIS.

Strukturelle Fragen

Es muss betont werden, dass die MRH über eine eigene Kooperationsphilosophie verfügt, die bei allen organisatorischen Überlegungen berücksichtigt werden muss. Anders als die sehr viel mehr polyzentrisch strukturierten Metropolregionen Rhein-Neckar, Nürnberg, Hannover und Mitteldeutschland verfügt die MRH mit der Freien und Hansestadt Hamburg über eine „eindeutige" Metropole, die zugleich ein Bundesland repräsentiert, während die drei anderen beteiligten Bundesländer (nur) mit Teilräumen vertreten sind.

Diese strukturelle Besonderheit spiegelt sich auch bei der Organisation der Wirtschaft. Die Handelskammer Hamburg vertritt die gesamte Hamburger Wirtschaft. Die Wirtschaft im Umland ist dagegen in mehreren IHKs mit unterschiedlichen räumlichen Zuschnitten organisiert. Die Kooperationserfahrung ist vergleichsweise gering, bisher gibt es leider keine strategische Zusammenarbeit. Die Einbindung von Einzelunternehmen wird bei dieser Ausgangslage von den IHKs skeptisch gesehen und ist von der MRH derzeit nicht beabsichtigt.

Finanzierung und Projekte

- 3 Förderfonds: finanziert von vier Bundesländern (ca. 3 Mio. Euro), Betriebsmittel rund 500.000 Euro
- einheitliche Vergaberichtlinien, ausschließlich staatliche Antragssteller
- Stellen und Verfügungsmittel der Geschäftsstelle (10 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter)

Projekte sind für die MRH **besonders wertvoll**, wenn sie

- die ganze Metropolregion oder möglichst große Teilräume umfassen,
- unterschiedliche Partner einbinden,
- Modellcharakter für die Region haben,
- Außenwirkung entfalten,
- in dauerhafte Strukturen überführt werden.

Beispiel: Gewerbeflächen

- Gemeinsames Gewerbeflächeninformationssystem **GEFIS** für ansiedlungswillige Unternehmen
  - Kundenorientierung – ein Kriterien gestütztes Suchsystem für die gesamte Metropolregion
  - Keine Orientierung an Kreis- oder Landesgrenzen
  - Transparenz des öffentlichen Gewerbeflächenangebots für die ganze Region
- Gutachten zur Definition von Leitbranchen der Metropolregion und Analyse des quantitativen und qualitativen Bedarfs an Gewerbeflächen – Umsetzungsempfehlungen **(GEFEK)**

Abb. 27: Aus der Präsentation von Jakob Richter zur Mitwirkung der Wirtschaft in der Metropolregion Hamburg (am 20. Februar 2013 in Nürnberg)

Beispiel Metropolregion Rhein-Neckar

Das Beispiel der Metropolregion Rhein-Neckar (MRN) wurde von Herrn Robert Kautzmann, Metropolregion Rhein-Neckar GmbH, Leitung Wirtschaftsförderung/ Innovation vorgestellt, ergänzt durch Herrn Klemens Gröger, Wirtschaftsreferent des Verbandes Region Rhein-Neckar.

Herr Kautzmann wies bei der Vorstellung seiner Person auf eine Besonderheit hin, die kennzeichnend ist für die enge Verzahnung der Metropolregion Rhein-Neckar mit der regionalen Wirtschaft: Herr Kautzmann ist von dem Unternehmen Hornbach, einem der „Treiber" der regionalen Zusammenarbeit, zur Metropolregion Rhein-Neckar GmbH „ausgeliehen".

Herr Kautzmann begann seine Präsentation mit dem Hinweis, dass sich im Zuge der Globalisierung insbesondere die Standortkonkurrenz bei Firmenniederlassungen verschärft hat. Viele Unternehmen fällen heute ihre Standortentscheidungen zunehmend zugunsten von ausgewiesenen Metropolregionen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass sich diese Räume zum einen durch ein hohes Beschäftigungspotenzial auszeichnen und sich zum anderen als Wissenschafts- und Forschungsstandorte etabliert haben. Speziell im Verkehrswesen, im Handel und im IT-Sektor haben sich Metropolregionen mittlerweile global positioniert und werden dadurch stärker (als eigenständige Akteure) wahrgenommen.
Dies erzeugt gleichzeitig aber auch einen verstärkten Druck auf Unternehmen, Kommunen und öffentliche Einrichtungen, sich gemeinsam und über administrative Grenzen hinweg den unterschiedlichen regionalen Herausforderungen zu stellen.

Die Region Rhein-Neckar

Die Metropolregion Rhein-Neckar liegt im Schnittpunkt von Baden, Hessen und der Pfalz. Sie umfasst sieben Landkreise und acht kreisfreie Städte. Das sind in Baden-Württemberg der Rhein-Neckar-Kreis, der Neckar-Odenwaldkreis sowie die kreisfreien Städte Mannheim und Heidelberg, in Hessen der Kreis Bergstraße und der Rhein-Pfalz-Kreis, die Landkreise Germersheim, Bad Dürkheim, Südliche Weinstraße sowie die kreisfreien Städte Ludwigshafen, Worms, Neustadt, Speyer, Frankenthal und Landau. Die drei Oberzentren sind Mannheim (312.000 Einwohner), Ludwigshafen (163.000 Einwohner) und Heidelberg (146.000 Einwohner). Damit wohnen ein Viertel der 2,4 Mio. der Einwohner der Metropolregion in den Oberzentren. Insgesamt gibt es in der MRN 21 Städte mit über 20.000 Einwohnern. Diese polyzentrische Struktur sorgt für ein ausgewogenes Verhältnis zwischen urbanen Räumen und attraktiver Landschaft.

Abb. 29: Robert Kautzmann, Leiter der Wirtschaftsförderung der Metropolregion Rhein-Neckar GmbH

Die MRN ist mit rund 5.600 km² der Lebensraum von 2,4 Millionen Menschen. Mit 419 Einwohnern pro Quadratkilometer zählt sie zu den Metropolregionen in Deutschland mit der höchsten Bevölkerungsdichte.

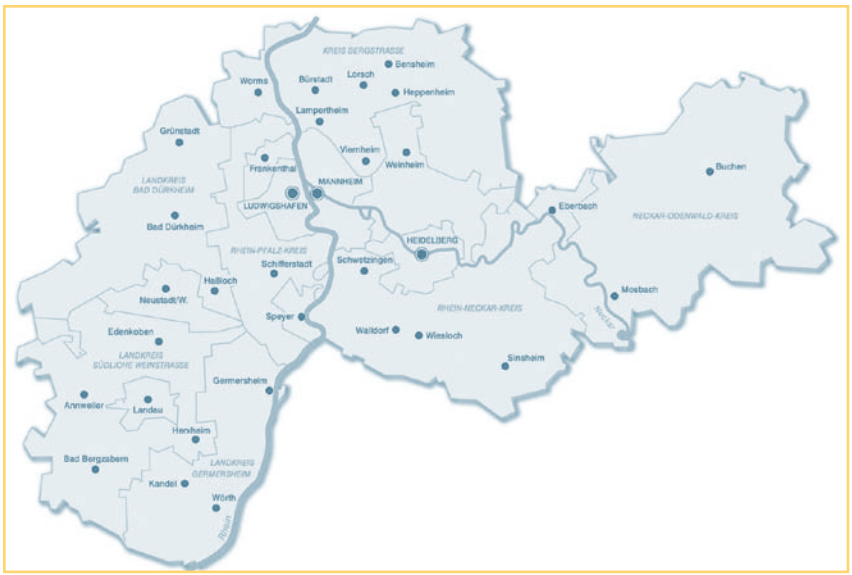

Abb. 28: Karte der Metropolregion Rhein-Neckar

Die Metropolregion Rhein-Neckar gehört zu den wichtigsten Wirtschaftsstandorten Deutschlands. Sie zeichnet sich durch einen gesunden und zukunftsfähigen Branchenmix mit internationalen Konzernen sowie einer großen Anzahl kleinerer und mittlerer Unternehmen aus. Der Mittelstand bildet das wirtschaftliche Rückgrat der Region.

In mehr als 134.000 Unternehmen erwirtschaften rd. 800.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte eine Bruttowertschöpfung von 64,5 Milliarden Euro (2009). Pro Kopf liegt die Bruttowertschöpfung mit 27.300 €/EW über dem Bundesdurchschnitt mit 26.200 €/EW. In der MRN sind überdurchschnittlich viele börsennotierte Unternehmen angesiedelt. Die Region ist Entscheidungszentrum bedeutender international agierender Konzerne, darunter mehrere Europa- und Weltmarktführer. Mehrere der 100 wichtigsten deutschen Unternehmen haben ihren Hauptsitz in der MRN. Allein BASF und SAP vereinen mit einer Marktkapitalisierung von 71 Milliarden Euro rund 11 Prozent des gesamten DAX-Marktkapitals auf sich [Quelle: deutsche-boerse.com 15.4.08]. Zu den „Global Players“ zählen neben BASF und SAP auch multinationale Konzerne wie Heidelberger Druckmaschinen und BilfingerBerger, John Deere, Phoenix Pharma, HeidelbergCement, Südzucker, Freudenberg, MLP, Roche Diagnostics, ABB, Fuchs Petrolub, Röchling, WILD und Hornbach, sie stehen für ein breitgefächertes wirtschaftliches Spektrum in der Region.

Historie der regionalen Kooperation

Bereits 1951 wurde unter Beteiligung der Städte Mannheim, Ludwigshafen, Heidelberg und Viernheim sowie der Landkreise Ludwigshafen und Heidelberg die „Kommunale Arbeitsgemeinschaft Rhein-Neckar“ gegründet. Zweck der „Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Rhein-Neckar“ war „die gemeinsame Planung in allen die Gesellschafter gemeinschaftlich berührenden Angelegenheiten, insbesondere des Verkehrs, einschließlich des Hafenbetriebs, der Versorgung mit Gas, Wasser und Strom, der Raumplanung, der Industrie- und Wohnsiedlung, des Anstaltswesens, des Feuerschutzes und der Kultur“. 1969 wurde mit der Unterzeichnung des ersten Staatsvertrages zwischen Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz der Grundstein für eine engere Kooperation gelegt. In dessen Folge konstituierte sich 1970 der Raum-

Abb. 30: Organigramm der Metropolregion Rhein-Neckar

Abb. 31: Wirtschaftsstandort Metropolregion Rhein-Neckar - Starke Unternehmen für eine starke Region

ordnungsverband Rhein-Neckar. Um die Zusammenarbeit über die Grenzen hinaus zu fördern, entstand 1989 als Initiative der Wirtschaft und des Raumordnungsverbandes Rhein-Neckar der Rhein-Neckar-Dreieck e. V. (heute Zukunft Metropolregion Rhein-Neckar e. V.). Im Jahr 2000 nahm das IHK Wirtschaftsforum als länderübergreifender Zusammenschluss der Industrie- und Handelskammern seine Arbeit auf. Den entscheidenden Schritt zum weiteren Ausbau der gemeinsamen Region Rhein-Neckar machte im Jahr 2003 Eggert Voscherau, der stellvertretende Vorstandsvorsitzende der BASF AG, mit der Gründung der „Initiative Zukunft Rhein-Neckar-Dreieck".

Am 28. April 2005 wurde die Region Rhein-Neckar offiziell von der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) zur „Europäischen Metropolregion" ernannt. Mit der Unterzeichnung eines neuen Staatsvertrags durch die drei Ministerpräsidenten von Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland Pfalz am 26. Juli 2005 wurden die Planungs- und Handlungsspielräume der Region deutlich erweitert. Zum 1. Januar 2006 wurde auf Basis des zweiten Staatsvertrages der Verband Region Rhein-Neckar als Rechtsnachfolger des bisher ebenfalls länderübergreifenden Raumordnungsverbandes Rhein-Neckar sowie des Regionalverbandes Rhein-Neckar-Odenwald und der Planungsgemeinschaft Rheinpfalz gegründet.

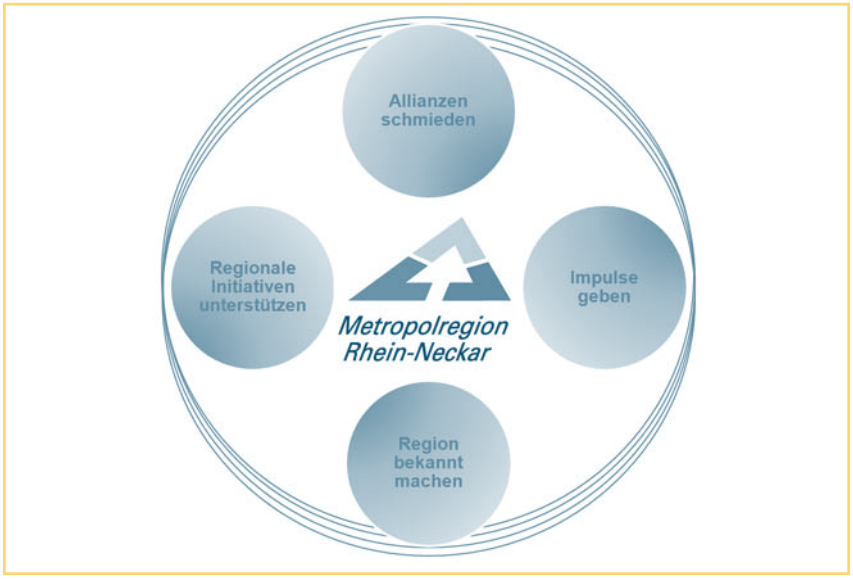

Abb. 32: Funktion der Metropolregion Rhein-Neckar

Die Einbindung der Wirtschaft in die Organisationsstrukturen

Seit 2006 kann die Region mit der Metropolregion Rhein Neckar GmbH (MRN GmbH), dem Zukunft Metropolregion Rhein-Neckar e. V. (ZMRN e. V.) und dem Verband Region Rhein-Neckar (VRRN) ein in Deutschland einzigartiges Public-Private-Partnership-Modell vorweisen, das aufgrund seiner schlanken, aber gleichzeitig starken Struktur eine effektive gemeinschaftliche Regionalentwicklung ermöglicht.

Die neu gestalteten Strukturen und Institutionen in der gemeinschaftlichen Regionalentwicklung schaffen einen rechtlich verbindlichen Rahmen für den Schulterschluss der regionalen Akteure aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Verwaltung. Ihr gemeinsames, freiwilliges Engagement wird gebündelt, zentral koordiniert und nachhaltig sichergestellt. Der Verband Region Rhein-Neckar (mit 50 %), der ZMRN e. V. (36 %) und die Industrie- und Handelskammern Rhein-Neckar (6 %), Pfalz (6 %) und Darmstadt (2 %) sind Gesellschafter der MRN GmbH. Die Institutionen übergreifende Zusammenarbeit zeigt sich auch in der Besetzung der Geschäftsführung der MRN GmbH, die durch den Verbandsdirektor und einen der beiden Geschäftsführer des ZMRN e. V. (als Vertreter der Wirtschaft) wahrgenommen wird. Im Vorstand des ZMRN e. V. sind – auf ehrenamtlicher Basis – Entscheidungsträger aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Verwaltung vertreten. Hier findet der strategische Dialog zwischen den Partnern statt. Die Beschlüsse des Vorstands geben Arbeitsschwerpunkte für die gemeinschaftliche Regionalentwicklung vor, deren operative Umsetzung in der MRN GmbH und dem ZMRN e. V. erfolgt.

Der Vorstand sorgt für die nachhaltige Sicherung der Aktivitäten in der gemeinschaftlichen Regionalentwicklung. Die Mitgliederversammlung wählt alle zwei Jahre den Vorstand. Beratend steht ihm ein Kuratorium zur Seite.

Zusammenfassung der Diskussion

Als Einstieg in die Diskussion berichteten zunächst die anwesenden Metropolregionen über ihren Entwicklungs- und Erfahrungsstand.

Metropolregion Mitteldeutschland

Herr Jan Opitz von der Geschäftsstelle der Metropolregion, und Herr Jörn-Heinrich Tobaben von der Wirtschaftsinitiative für Mitteldeutschland GmbH stimmten darin überein, dass bisher eine durchaus erfolgreiche Zusammenarbeit der Wirtschaft weitgehend unabhängig von einer bisher wenig ausgeprägten kommunalen Kooperation operierte. Bemühungen um eine Annäherung sind im Gange, ein erster Schritt ist eine Bürogemeinschaft der Geschäftsstellen der Metropolregion und der Wirtschaftsinitiative.

Europäische Metropolregion Stuttgart

Es gibt eine institutionalisierte Wirtschaftsförderung beim Verband Region Stuttgart. Auf der Ebene der Metropolregion existiert aber keine institutionalisierte Zusammenarbeit mit der Wirtschaft, und es sind aktuell dafür auch keine personellen oder finanziellen Ressourcen verfügbar.

Metropolregion Hannover • Braunschweig • Göttingen • Wolfsburg

Herr Nowak, Geschäftsführer der Metropolregion GmbH, erläuterte, dass die Region traditionell sehr stark auf wirtschaftsnahe Themen und Regionalmarketing fokussiert ist, weil Regionalplanung und ÖPNV Kernaufgaben der Region Hannover oder des Großraumes Braunschweig sind. Dementsprechend hat auch die regionale Organisation der Wirtschaft in der/für die Region Tradition: Der Verein Wirtschaft in der Metropolregion Hannover • Braunschweig • Göttingen • Wolfsburg bündelt die Interessen der Wirtschaft in der Metropolregion GmbH. Der Verein hält 23,1 % der Gesellschafteranteile der Metropolregion GmbH und entsendet vier Mitglieder in den Aufsichtsrat. Gegründet wurde der Verein Wirtschaft im Mai 2009. Die Mitgliedschaft in dem Verein steht allen Unternehmen und wirtschaftsnahen Verbänden offen.

Abb. 33: Diskussion im Rahmen des Workshops

Leitfrage: Wie holt man die Wirtschaft ins (regionale) Boot?

Erste (idealtypische) Möglichkeit: Es gibt wirtschaftliche Akteure, die sich zum Treiber der regionalen Kooperation machen, wie z. B. die BASF in Rhein-Neckar.
Allerdings ist hier zu bedenken, dass dies auch zu einem Einflussverlust der Politik führen kann, da die Wirtschaft nicht nur eigene Interessen hat, sondern auch entschlussfreudiger und flexibler agieren kann.
Es ist deshalb bei allen Organisationsüberlegungen zur Einbindung der Wirtschaft wichtig, auch getrennte Gremien für einerseits Politik/Verwaltung und andererseits Wirtschaft vorzusehen, damit unterschiedliche Denkweisen nicht zu früh den Prozess hemmen.

Zweite Möglichkeit: Ein anerkannter öffentlicher Spielmacher ergreift die Initiative. Dann muss eine intensive und sensible Informationskampagne folgen, die alle möglichen Partner individuell anspricht. „Es muss eine Ehre sein, dabei zu sein“ (Herr Brenner, Siemens AG). Und es darf nicht nachgelassen werden, immer weiter zu werben. Ein Selbstläufer ist das nicht (Herr Gröger, Verband Region Rhein-Neckar).

Die Frage, ob man die organisierte Wirtschaft und/oder einzelne Unternehmen einbinden will, muss individuell beantwortet werden. Wichtig ist es, die organisierte Wirtschaft, IHK und HWK, in jedem Fall ins Boot zu holen.

Stadt-Land-Partnerschaften - auch ein europäisches Thema

Stadt-Land-Partnerschaften haben seitens der europäischen Regionalpolitik im Laufe der vergangenen Jahre eine immer größere Bedeutung bekommen: In der zweiten Hälfte der neunziger Jahre existierten die Stadt-Land-Partnerschaften bereits als Thema, allerdings war die Idee z. B. im damaligen Europäischen Raumentwicklungskonzept (EUREK) kaum ausformuliert. Von einer tatsächlich umsetzbaren Idee waren die Akteure recht weit entfernt. Das nachfolgende Dokument, die Territoriale Agenda von 2007, griff die Idee wieder auf und machte in einer ihrer Überschriften deutlich: „Wir brauchen neue Formen der Partnerschaft und der politischen Zusammenarbeit zwischen Stadt und Land." Zusammen mit den neuen Leitbildern der Raumentwicklung in Deutschland aus dem Jahr 2006 bildete die Territoriale Agenda den Auftrag für das damalige Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) „Überregionale Partnerschaften: Innovative Projekte zur stadtregionalen Kooperation, Vernetzung und gemeinsamen großräumigen Verantwortung".
Die Territoriale Agenda der Europäischen Union 2020 widmet diesem Thema bereits einen längeren Abschnitt – was auf eine steigende Konkretisierung hinweist: „Wir wissen um die diversen Verbindungen, die zwischen städtischen und ländlichen Gebieten in ganz Europa bestehen können, wobei die Bandbreite von periurbanen Regionen bis hin zu ländlichen Gebieten in Randlage reichen kann. Der wechselseitigen Abhängigkeit von Stadt und Land sollte durch integrierte Governance und Planung im Rahmen einer umfassenden Partnerschaft Rechnung getragen werden. […] In ländlichen Regionen spielen Klein- und Mittelstädte eine entscheidende Rolle; daher muss die Anbindung der umliegenden ländlichen Gebiete an die städtischen Zentren verbessert werden, um die erforderliche Verfügbarkeit von Beschäftigungsmöglichkeiten und Dienstleistungen von allgemeinem Interesse sicherzustellen. Städtische Ballungszentren sollten sich zudem ihrer Verantwortung für die Entwicklung in ihrem weiteren Umfeld bewusst sein."

Die Idee der territorialen Kohäsion zwischen den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union wird somit übertragen auf den Zusammenhalt innerhalb der Mitgliedsstaaten. Ebenso wird gesehen, dass u. a. die Verbindungen zwischen ländlichen und städtischen Gebieten in ihren verschiedenen Ausprägungen über die Europäische Union hinweg beachtet werden müssen, wenn die territorialen Herausforderungen im Hinblick auf die Ziele der Strategie Europa 2020 – intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum – bewältigt werden sollen.

Ausgehend davon stellt sich nun die Frage der regionalpolitischen Förderung, insbesondere über den Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung. Bereits in der letzten Förderperiode waren viele Themen förderfähig, die im Kontext von Stadt-Land-Partnerschaften bearbeitet werden konnten. Allerdings war diese Art der stadtregionalen Kooperation in den einschlägigen Verordnungstexten explizit nur im grenzüberschreitenden Kontext genannt. Daher wurden nur in wenigen Regionen entsprechende Projekte gefördert.

Zur Vorbereitung der kommenden Förderperiode und zur Stärkung der Idee der Stadt-Land-Partnerschaften als strategischen Ansatz in Europa wurden im Rahmen der RURBAN-Initiative des Europäischen Parlamentes über die Generaldirektion Regionalpolitik und Stadtentwicklung der Europäischen Kommission zwei Gutachten vergeben, um mehr über die Stadt-Land-Kooperationsansätze in Europa und in weiteren Ländern zu erfahren. Ein Gutachten wurde an das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung zusammen mit dem Deutschen Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V. vergeben, das zweite ging an die OECD.

Zwar wurde die aktuelle Strukturfondsverordnung für den EFRE parallel zu den Gutachten erarbeitet, und insofern haben die Gutachten nicht die Verordnung vorbereitet, aber trotzdem die nachfolgende Diskussion geprägt. Dabei gab es auch immer wieder Bezüge auf die beiden Modellvorhaben der Raumordnung „Überregionale Partnerschaften" und „Stadt-Land-Partnerschaften", weil die Modellregionen diesen integrativen Ansatz konsequent umgesetzt haben.

In der EFRE-Verordnung werden Stadt-Land-Partnerschaften zwar nicht als Investitionspriorität verstanden, allerdings gibt es zwei Instrumentarien, mit denen Stadt-Land-Partnerschaften gefördert werden können – ITI und CLLD.

- ITI – Integrierte Territoriale Investitionen: Eine integrierte territoriale Investition (ITI) ist ein Instrument, das integrierte Umsetzungsbestimmungen für Investitionen vorsieht, die mehr als einer Prioritätsachse eines oder mehrerer operationeller Programme zuzuordnen sind. Eine Prioritätsachse ist z. B. die Stärkung von Forschung, technologischer Entwicklung und Innovation, die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit von KMU

oder Investitionen in Kompetenzen, Bildung und lebenslanges Lernen. Dabei können Mittel aus dem EFRE und dem ESF miteinander kombiniert werden. Es muss ein Gebiet festgelegt werden, für das eine ITI gilt. Dies können eine Region mit spezifischen territorialen Gegebenheiten, ein Stadtviertel oder subregionale Einheiten sein. Die Stadt-Land-Partnerschaften als ein funktionaler Teilraum würden darunter fallen.

- CLLD – Community Led Local Development: Die deutsche Übersetzung lautet „Von der örtlichen Bevölkerung betriebene Maßnahmen für die lokale Entwicklung“ und greift den LEADER-Ansatz auf. Eine Partnerschaft vor Ort, bestehend aus öffentlichen und insbesondere privaten Akteuren und Vertretern der Zivilgesellschaft, soll im Rahmen eines Bottom-up-Ansatzes über räumliche Entwicklungsziele entscheiden und sie auch umsetzen. Dies soll im Rahmen einer gemeinsamen Strategie in der Region erfolgen, so dass sich die Ziele gegenseitig ergänzen. Hierfür können verschiedene Fonds miteinander kombiniert werden. Wenn für dieses Instrument wie bei LEADER-Regionen eine Obergrenze von 150.000 Einwohnern definiert werden sollte, dann bietet sich CLLD tendenziell für kleinere Projekte an und scheint – bezogen auf Stadt-Land-Partnerschaften – für kleinere funktionale Räume passend zu sein. Hinzu kommt, dass auch der Landwirtschaftsfonds zur Finanzierung der CLLD herangezogen werden kann, dieser aber nur außerhalb der großen Städte fördern kann.

Darüber hinaus sind sogenannte Innovative Maßnahmen im Bereich der nachhaltigen Stadtentwicklung geplant, die durch den EFRE finanziert werden. Auch wenn die konkrete Ausgestaltung noch nicht bekannt ist, so gibt es dennoch Hinweise, dass die nachhaltige Stadtentwicklung auch als stadtregionale Sichtweise verstanden werden kann, was der Idee der Förderung von Stadt-Land-Partnerschaften entgegenkommt.

Ausgewählte Publikationen

Stadt-Land-Partnerschaften - Wachstum und Innovation durch Kooperation
Hrsg.: BMVBS, Berlin, Juni 2012

Das BMVBS und das BBSR haben in den vergangenen Jahren mit dem Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) "Überregionale Partnerschaften" Wege gesucht, um die Verbindungen zwischen verschiedenen städtischen und ländlichen Räumen zu stärken und Stadt-Land-Partnerschaften aufzubauen. Damit leistete das Modellvorhaben auch einen wichtigen Beitrag zur Strategie Europa 2020.

Die Sonderveröffentlichung stellt die Modellregionen mit zentralen Projekten vor, die über eine Zusammenarbeit zwischen Städten und ihrem Umland hinausgingen und auch mehr als Städtenetze waren. Ziel war es, dass nicht nur zentrale und periphere, sondern auch wirtschaftlich starke und schwache Teilräume miteinander kooperieren. Darüber hinaus benennt die Broschüre Erfolgsfaktoren für Stadt-Land-Partnerschaften und geht verschiedenen Fragen nach - zum Beispiel nach geeigneten Handlungsfeldern, den einzubindenden Akteuren und tragfähigen Kooperationsmodellen.

Stadt. Land. Europa.
Partnerschaften nachhaltig stärken
Veranstaltungsdokumentation der Europäischen Konferenz
am 19. Juni 2012 in Berlin
Hrsg.: BMVBS, Berlin, Dezember 2012

Stadt-Land-Zusammenarbeit gewinnt auf europäischer Ebene zunehmend an Bedeutung. Vor diesem Hintergrund stellte das MORO-Forschungsprojekt „Stadt-Land-Partnerschaften - Expertengespräch und internationaler Kongress“ den Ansatz der großräumigen Stadt-Land-Partnerschaften in einen europapolitischen Kontext.

Im Rahmen des Projektes organisierte der Deutsche Verband ein nationales Expertengespräch und den internationalen Kongress „Stadt. Land. Europa. Partnerschaften nachhaltig stärken“. Durch diese Veranstaltungen wurden nationale Erfahrungen und Ideen öffentlichkeitswirksam kommuniziert und Unterstützungsmöglichkeiten im Rahmen der europäischen Strukturförderung aufgezeigt.

Literatur

BMBau (Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau) 1995: Raumordnungspolitischer Handlungsrahmen. Beschluss der Ministerkonferenz für Raumordnung in Düsseldorf am 8. März 1995

BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) 2006: Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland. Strategiepapier verabschiedet von der MKRO am 30.06.2006

Blotevogel, Hans-Heinrich 2006: Neuorientierung der Raumordnungspolitik? – Die neuen Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland in der Diskussion, Raumforschung und Raumordnung, H. 6, S. 460-472.

Blotevogel, Hans-Heinrich 2005: Metropolräume und ländliche Räume – eine Solidargemeinschaft? Schriftliche Fassung eines Vortrags im Rahmen des Fachkongresses „Leitlinien der niedersächsischen Landesentwicklungspolitik“ am 24.11.2005 in Hannover, www.raumplanung.uni-dortmund.de

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V. 2012: Partnership for sustainable rural-urban development: existing evidences. Gutachten für die Generaldirektion Regionalpolitik der Europäischen Kommission im Rahmen der RURBAN-Initiative des Europäischen Parlaments. http://ec.europa.eu/regional_policy/what/cohesion/urban_rural/doc/rurban_study_long.doc.

Fahrenkrug, Katrin; Melzer, Michael 2006: Kleine Gemeinden im ländlichen Raum. In: Bertelsmann Stiftung (Hg.), Wegweiser Demografischer Wandel 2020

Goppel, Konrad 2005: Die Rolle der Metropolregionen in der Landesplanung. In: Bayrische Akademie Ländlicher Raum e. V. (Hg.), Ländliche Räume und Metropolregionen: Partner oder Konkurrenten?, Heft 43, München, S.10-16

Hahne, Ulf 2005: Zur Neuinterpretation des Gleichwertigkeitsziels. Raumforschung und Raumordnung, H. 4, S. 257-265

Hahne, Ulf; Glatthaar, Michael 2005: Die großräumige Verantwortungsgemeinschaft. In: Raumplanung, Heft 124, S. 5-10

Institut für ländliche Strukturforschung (IfLS) 2009: Perspektiven und Potenziale metropolnaher Regionen, Dokumentation einer Fachtagung vom 12. November 2009, Frankfurt

Kawka, Rupert 2009: Growth and Innovation through Urban-Rural Partnership. In: Strubelt, Wendelin. (Hrsg.): German Annual of Spatial Research and Policy 2008. Guiding Principles for Spatial Development in Germany. S. 57-73. Berlin, Heidelberg.

Kawka, Rupert 2011: Strengthening metropolitan regions for growth and innovation. In: Richardson, Harry; Bae, Chang-Hee; Choe, Sang-Chuel (Hrsg.): Reshaping Regional Policy. S. 129-145. Cheltenham und Northampton.

Kawka, Rupert (2013): Urban-rural partnerships and rural development. In: Kolczyński, Maciej (Hrsg.): New paradigm in action on successful partnerships. S. 51-64. Warschau.

Keim, Karl-Dieter 2006: Peripherisierung ländlicher Räume. In: Bundeszentrale für politische Bildung, Aus Politik und Zeitgeschehen, Heft 37

Knieling, J. 2007: Regiopolen und Regional Governance. In: Aring, J.; Hahne, U.; Reuter, I. (Hg.), Regiopolen, Kassel.

Knieling, J. 2006: Leitbilder und strategische Raumentwicklung – Planungstheoretische Einordnung und Diskussion der neuen Leitbilder für die deutsche Raumentwicklung, Raumforschung und Raumordnung, H. 6, S. 473-485.

Knieling, J.; Matern, A.: 2005: The Future of Metropolitan Regions in Europe, Report on Interrelations and Cooperation between the Metropolis and its Surrounding Region, The Council of Europe, CG/INST (12) 5, Straßburg.

Leber, Nils; Kunzmann, Klaus R. 2006: Entwicklungsperspektiven ländlicher Räume in Zeiten des Metropolenfiebers. In: disP 166, S. 58-70

Melzer, Michael 2003: Stadt-Umland-Kooperationen in Schleswig-Holstein, Empfehlungen für die Kommunale Praxis (Inhaltliche Konzeption, Text und Grafik). Hg.: Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein, Kiel

Pennekamp, Sandra 2010: Raumentwicklung im Spannungsfeld zwischen Wachstum und Schrumpfung – was können überregionale Partnerschaften leisten? Schriftenreihe WAR Nr. 206. Darmstadt.

Planungsgruppe P4; Deutsches Institut für Urbanistik; Aring, Jürgen 2008: Großräumige Verantwortungsgemeinschaft Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Berlin

Sydow, Jörg 1993: Strategische Netzwerke, Wiesbaden

Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Berlin

Wissenschaftliche Begleitung

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

Bearbeitung

Raum & Energie, Institut für Planung, Kommunikation und Prozessmanagement GmbH, Wedel/Hamburg (Auftragnehmer)
Dr. Michael Melzer
Jürgen Wittekind

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, Bonn
Dr. Rupert Kawka

Redaktion

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, Bonn
Dr. Markus Eltges
Dr. Robert Kaltenbrunner

Bildnachweis

Abbildungen aus den Modellregionen und durch das Projektmanagement.

Gestaltung und Satz

Raum & Energie, Institut für Planung, Kommunikation und Prozessmanagement GmbH

Druck

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn

Bestellungen

rupert.kawka@bbr.bund.de
Stichwort: MORO-Info 3/5

Nachdruck und Vervielfältigung

Alle Rechte vorbehalten
Nachdruck nur mit genauer Quellenangabe gestattet.
Bitte senden Sie uns zwei Belegexemplare zu.

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
im
Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung

ISSN 1614 – 8908

Weitere Informationen
www.bbsr.bund.de