

Dieter Michel

Das Netz der europäischen Metropolregionen in Deutschland

Raumordnungspolitische Fragestellungen an die Regional- und Raumforschung

Kurzfassung

Im Raumordnungspolitischen Handlungsrahmen der Ministerkonferenz für Raumordnung haben sich im Jahre 1995 Bund und Länder auf ein dezentral-föderales Konzept von sieben europäischen Metropolregionen in Deutschland festgelegt. Darunter werden räumliche und funktionale Standorte verstanden, deren herausragende Funktionen im internationalen Maßstab über die nationalen Grenzen hinweg ausstrahlen. Als Motoren der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung sollen sie die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit Deutschlands und Europas erhalten und dazu beitragen, den europäischen Integrationsprozeß zu beschleunigen. Die Besonderheit des Netzes der europäischen Metropolregionen in der Bundesrepublik Deutschland liegt in einer ausgeprägten Funktionsteilung, z.B. Hauptstadtfunktion der Metropolregion Berlin/Brandenburg und internationaler Großflughafen Frankfurt in der Metropolregion Rhein-Main. Der Beitrag nennt Bereiche, in denen vordringlicher Bedarf an raumwissenschaftlichen Erkenntnissen zur Abstützung des Metropolregionenkonzepts wie auch zur konkreten Stärkung der Metropolregionen gesehen wird. Abschließend werden bisherige Ansätze zur Verbesserung der infrastrukturellen, sozialen und ökologischen Strukturen sowie Vorschläge zur stärkeren Vernetzung und interkommunalen Kooperation innerhalb und zwischen den europäischen Metropolregionen aufgezeigt.

1 Das Metropolregionenkonzept der Ministerkonferenz für Raumordnung

Als erster offizieller Ansatz zum Konzept der europäischen Metropolregionen (EMR) in Deutschland darf die Darstellung von „Agglomerationen mit internationaler bzw. großräumiger Ausstrahlung“ im Raumordnungspolitischen Orientierungsrahmen der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) aus dem Jahre 1992 gelten.¹ In bewußter Unterscheidung zu den in anderen europäischen Staaten überwiegend monozentrisch wahrgenommenen Metropolfunktionen, z.B. in Frankreich durch Paris und in Großbritannien durch London, hat sich die MKRO im Raumordnungspolitischen Handlungsrahmen von 1995 entsprechend dem Föderalprinzip auf eine dezentrale Allokation und Entwicklung der Me-

tropolfunktionen in sieben europäischen Metropolregionen festgelegt: Berlin/Brandenburg, Hamburg, München, Rhein-Main, Rhein-Ruhr, Stuttgart sowie Halle/Leipzig-Sachsendreieck.²

Hervorstechendes Orientierungsmerkmal einer europäischen Metropolregion ist ihre hohe Anbindungsqualität aus interkontinentaler Sicht, wofür an erster Stelle ein leistungsfähiger internationaler Großflughafen steht. Die Verteilung der Metropolfunktionen auf mehrere EMR setzt ihre enge Verknüpfung untereinander sowie insbesondere auch mit den benachbarten Metropolregionen im Ausland voraus. Hierfür sorgt in erster Linie eine gute Anbindung an die Transeuropäischen Netze.

Damit europäische Metropolregionen sich nicht einseitig zu Lasten „nicht-metropolitaner Räume“ entwickeln, sollen sie mit Metropolregionen im na-

tionalen Maßstab, die auch europäische bzw. internationale Funktionen zu erfüllen haben, z.B. als bedeutende Messestandorte wie Hannover und Nürnberg oder als internationale Hafenstandorte wie Bremen/Bremerhaven und Rostock, vernetzt werden.

Einer solchen Raumintegration dient ebenso die Anbindung kleinerer und mittlerer Zentren im weiteren Umfeld europäischer Metropolregionen, damit diese an den herausgehobenen Standortqualitäten partizipieren können. Die Verlagerung von Verkehrsmengen auf die Schiene soll hierbei eine zentrale Rolle spielen. In ihrem Beschluß zum Raumordnungspolitischen Handlungsrahmen hat die MKRO übrigens klargestellt, daß sie in den europäischen Metropolregionen keine zusätzliche Zielkategorie im Rahmen des Zentrale-Orte-Systems in Deutschland sieht.

Zur weiteren Konkretisierung des mit dem Raumordnungspolitischen Hand-

lungsrahmen beschlossenen Konzepts hatte die MKRO eine Arbeitsgruppe eingesetzt. Diese legte Mitte 1997 Vorschläge zur Stärkung der europäischen Metropolregionen in Deutschland vor. Die Vorschläge zielen auf eine Verbesserung der internationalen Anbindungsqualitäten, der Umweltbedingungen, des Regionalmarketings sowie der räumlichen Organisation und Zusammenarbeit der Städte in den europäischen Metropolregionen ab.

In ihrem zustimmenden Beschluß stellte die MKRO Handlungsbedarf vor allem bei der Selbstorganisation der Metropolregionen fest. „Interkommunale Kooperationen und regionale Verbundlösungen helfen bei der Standortkoordination und -beratung ausländischer Investoren und bei der Standortrepräsentation auf Messen und Kongressen im Ausland. Mit einer zunehmenden Globalisierung der Märkte erhöhen sich auch die Standortkonkurrenzen der europäischen und internationalen Metropolregionen untereinander.“

Der gesamte Beschluß der MKRO vom 3. Juni 1997, die erwähnten Vorschläge der Arbeitsgruppe und ihr Bericht über den Stand der Umsetzung des Schwerpunkts „Europäische Metropolregionen“ des Raumordnungspolitischen Handlungsrahmens liegen in einer Veröffentlichung vor.³

In dem vorgenannten Bericht wird generell festgestellt, daß das Metropolregionenkonzept in den betroffenen Ländern in einer ersten Phase bereits erkennbar, wenn auch mit unterschiedlicher Intensität, umgesetzt ist.

Das dezentrale Konzept der europäischen Metropolregionen in Deutschland geht aus der von der MKRO-Arbeitsgruppe entworfenen Karte hervor.

2 Forschungsbedarf zur weiteren Konkretisierung des Metropolregionenkonzepts

Allein die Tatsache, daß die Ministerkonferenz für Raumordnung nach Entgegennahme der Vorschläge ihrer Arbeitsgruppe noch weiteren Hand-

lungsbedarf sieht, macht deutlich, daß die Umsetzung des Metropolregionenkonzepts noch nicht als abgeschlossen gelten darf. Darauf ausgerichtete Planungsziele, Orientierungsmerkmale und ansatzweise auch Maßnahmenkataloge sind in den jeweiligen Landesentwicklungsplanungen zwar schon berücksichtigt. Nähere Konkretisierungsschritte, insbesondere auch unter Einbeziehung der kommunalen Ebene, müssen aber in den meisten Fällen erst noch folgen.

Die erste förmliche Darstellung einer Metropolregion erfolgte im Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen 1995.⁴ Das Leitbild einer Metropolregion wurde erstmals für Hamburg als „nordeuropäische Dienstleistungsmetropole und internationales Logistik- und Distributionszentrum“ entwickelt. Zeitlich davor wurden auch für die Metropolregion Rhein-Main Zielvorstellungen für die Gestaltung bis zum Jahr 2000 und Handlungsstrategien zur Umsetzung erarbeitet.⁵

Eine der Ursachen für das relativ verhaltene Tempo bei der Umsetzung des Metropolregionenkonzepts dürfte darin begründet sein, daß es in einigen Punkten noch der wissenschaftlichen Absicherung bedarf. Für die europäische Metropolregion Rhein-Ruhr beispielsweise wurde diesbezüglich mit einem Gutachten zu den theoretischen Grundlagen und Perspektiven der instrumentellen Implementierung eine wichtige Lücke geschlossen.⁶

Gleichwohl zeigte es sich auch da, daß sowohl für das Netz der europäischen Metropolregionen in Deutschland insgesamt wie auch für jede einzelne Metropolregion noch regional- und raumwissenschaftliche Erkenntnisse benötigt werden. Dies erklärt sich allein aus der zu beobachtenden Dynamik weltweiter Veränderungen in den Bereichen von Ökonomie und Ökologie.⁷

Als Bereiche, in denen vordringlicher Bedarf an wissenschaftlichen Ergebnissen zur „Unterfütterung“ des Metropolregionenkonzepts wie auch zur konkreten Stärkung der Metropolregionen in Deutschland besteht, wer-

den vor allem die folgenden gesehen:

- Anforderungen des internationalen Standortwettbewerbs;
- signifikante Funktions- und Ausstattungsmerkmale europäischer Metropolregionen;
- quantitative und qualitative Vergleichsuntersuchungen zur Struktur und Entwicklung der Metropolregionen auf nationaler, europäischer und globaler Ebene;
- Funktionsspezialisierung und Vernetzung zwischen den europäischen Metropolregionen in Deutschland und im Verhältnis insbesondere zu Metropolregionen im benachbarten Ausland;
- Funktionsteilung und Verbesserung der infrastrukturellen, sozioökonomischen und ökologischen Struktur innerhalb der Metropolregionen.

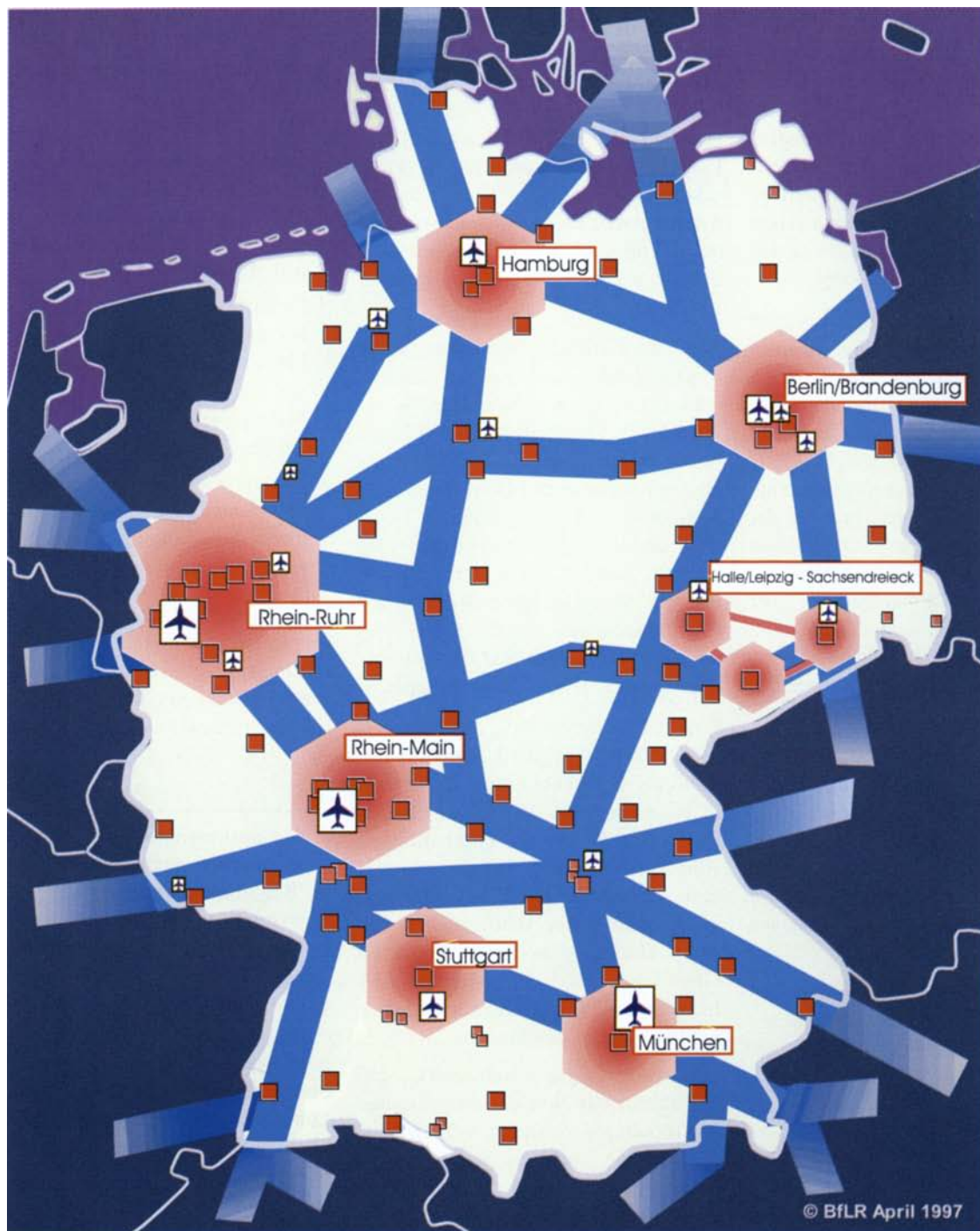
Unter Berücksichtigung bisheriger Erkenntnisse und Erfahrungen aus der Planungspraxis werden diese möglichen Forschungsschwerpunkte nachfolgend kurz erläutert.

3 Zusammenhänge zwischen Globalisierung und nachhaltiger Regionalentwicklung

In ihrem Beschluß zum Raumordnungspolitischen Handlungsrahmen sieht die Ministerkonferenz für Raumordnung „in den europäischen Metropolregionen räumliche und funktionale Standorte, deren herausragende Funktionen im internationalen Maßstab über die nationalen Grenzen hinweg ausstrahlen. Als Motoren der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung sollen sie die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit Deutschlands und Europas erhalten und dazu beitragen, den europäischen Integrationsprozeß zu beschleunigen.“⁸

In Ausrichtung auf diese raumordnungspolitische Zielsetzung erhebt sich die grundsätzliche Frage, welchen regionalpolitischen Herausforderungen sich die europäischen Metropolre-

Europäische Metropolregionen in Deutschland



*) Die äußere Umgrenzung der Symbole stellt keine räumliche Abgrenzung der Metropolregionen dar.
Eine Zuordnung von Oberzentren zu Metropolregionen ist aus der stark schematisierten Darstellung nicht ableitbar.

Entwurf der Arbeitsgruppe Europäische Metropolregionen der MKRO

gionen im internationalen Standortwettbewerb stellen müssen.

In vorderster Linie muß hier die Frage nach den Standortregionen der „Global Players“ stehen. Unter den 100 weltweit größten Firmen (ohne Banken und Versicherungen) haben allein 32 ihren Sitz in den USA, 19 in Japan sowie je 11 in Deutschland und Frankreich. Diese internationalen Unternehmen und ihre Sitzregionen befinden sich in einem neuen Konkurrenzverhältnis gegenüber anderen Regionen um mobile Produktionsfaktoren, insbesondere qualifizierte Arbeitskräfte und Kapital. „Daraus ergibt sich, daß sich die Regionalpolitik in Zukunft auch mit den hochentwickelten Regionen befassen muß. Sie kann sich nicht mehr nur den Entwicklungsnachteilen und den Gründen für Entwicklungsrückstände widmen, sondern muß sich im Gegenteil auf die möglichen regionalen Konkurrenzvorteile, auf die wettbewerbsstärksten und tragfähigsten Branchen, auf die innovativsten Ansätze in allen Regionen und auf die Vernetzung dieser Ansätze konzentrieren.“⁹

Zu diesem Themenbereich gehört auch die Untersuchung der Auswirkungen neuer Informations- und Kommunikationstechniken oder beispielsweise der Liberalisierung des europäischen und internationalen Flugverkehrs auf die sog. Footlose Industries und deren Allokation in weltweit vernetzten Regionen.

In notwendiger Ergänzung zu diesem stärker ökonomisch ausgerichteten Fragenkomplex müssen aus ökologischer und sozialer Sicht regional- und raumwissenschaftliche Antworten auf mögliche Gefahren der fortschreitenden Globalisierungstendenzen gefunden werden.¹⁰ Wo sind die Grenzen eines zu stark ökonomisch-technokratisch determinierten Globalisierungsprozesses erreicht oder sogar schon überschritten? Sie wären bei der weiteren Umsetzung des Metropolregionenkonzepts zu beachten.

4 Metropolitane Funktions- und Ausstattungsmerkmale

Wenn man die inzwischen zahlreichen Ansätze zur Kategorisierung bzw. Klassifizierung von Hauptstädten, Stadtregionen, Metropolen usw. einmal grundsätzlich analysiert, so ergibt sich dabei aus dem Blickwinkel des Städtensystems in Deutschland eine merkwürdig passive Haltung. Eine jüngere Studie erkennt beispielsweise - schon nahezu klischeehaft - den Metropolen New York, Tokyo, London und Paris die Funktion von „Weltstädten mit Führungsfunktionen“ zu. Städte wie Athen, Barcelona, Rom, Mexico-City, Moskau, Berlin und das Ruhrgebiet finden sich dagegen in einer Kategorie „Weltstädte mit Vermittlungsfunktionen“ wieder.¹¹

Bezüglich des Metropolregionenkonzepts ist zu solchen City-Ranking-Ansätzen zunächst anzumerken, daß hierbei jeweils die gesamte Metropolregion einzubeziehen ist. In Nordrhein-Westfalen ist das weder die größte Stadt des Landes Köln noch die Landeshauptstadt Düsseldorf noch das Ruhrgebiet allein, sondern die Rhein-Ruhr-Region insgesamt. Mit einer Bevölkerung von mehr als 11 Mio. Einwohnern kann sie auch hinsichtlich ihres Wirtschafts- und Beschäftigungspotentials, ihrer Kapazitäten als internationaler Messeplatz und als herausgehobener Standort mit Führungsfunktionen für den Medien- und Telekommunikationsbereich sowie für zukunftsfähige Umwelttechniken mit den Metropolen Paris und London durchaus mithalten.¹²

Außer diesen mehr quantitativen Kriterien interessieren die Raumordnungs- und Landesentwicklungspolitik vor allem auch die qualitativen Funktions- bzw. Ausstattungsmerkmale. Nach derzeitigem Kenntnisstand zeichnet sich das Angebotsprofil einer europäischen Metropolregion in erster Linie durch leistungsfähige interkontinentale Flughafenverbindungen, umsatzstarke internationale Finanzmärkte sowie hohe Kompetenz im Messe-, Kongreß- und Telekommunikationsbereich aus.

Hier sind von der Regionalwissenschaft noch differenzierte Forschungsergebnisse gefragt, ob Ergänzungen dieses Angebots erforderlich sind, beispielsweise in den Sektoren Innovation und Forschung, Kultur und Freizeit oder umweltfreundliche Systeme des Regional- und Nahverkehrs. Die bisher vorliegenden Untersuchungsansätze sollten weiterverfolgt und insbesondere auch durch Vergleichsstudien anhand konkreter Metropolregionen vertieft werden.¹³

5 Funktionsteilungen und Vernetzungen im Metropolregionensystem

Die Besonderheit des Netzes der europäischen Metropolregionen in Deutschland erschließt sich einem am deutlichsten aus der Tatsache, daß den mit Abstand größten internationalen Flughafen die Metropolregion Rhein-Main mit Frankfurt besitzt, nicht dagegen die Bundeshauptstadt, sei es früher Bonn oder künftig Berlin. Hieran würden auf absehbare Zeit auch noch so starke Ausbauanstrengungen zugunsten der Berliner Flughäfen kaum etwas ändern.

Die europäische Metropolregion Berlin/Brandenburg sieht sich neben ihrer Hauptstadtfunktion dank einer Reihe namhafter Verlage und Zeitschriftenredaktionen als mitteleuropäisches Medienzentrum, das außerdem aufgrund der schwindenden geopolitischen Gegensätze zwischen West- und Osteuropa wichtige Brückenfunktionen im Handels- und Transportsektor wahrnimmt.¹⁴

Obwohl die Metropolregion Rhein-Main mit Frankfurt als Sitz der Europäischen Zentralbank eindeutig der zentrale deutsche Finanzplatz mit erheblichem internationalen Gewicht ist, kann sie bundesweit diese Führungsposition nicht konkurrenzlos beanspruchen. Zweitwichtigster Finanzplatz im Herzen Europas ist die Metropolregion Rhein-Ruhr mit ihren rund 600 Banken und Sparkassen sowie 200 Versicherungen vornehmlich

in den Städten Düsseldorf, Köln, Essen, Dortmund und Bochum.

Als herausragende Forschungs- und Kulturzentren in Deutschland gelten München und Berlin, aber auch hier gibt es Konkurrenzsituationen zu den anderen Metropolregionen, beispielsweise Stuttgart oder Rhein-Ruhr.¹⁵

Diese wenigen Beispiele lassen bereits erkennen, daß unter Einbeziehung aller Metropolregionen, also auch Hamburg (z.B. Hafenfunktionen) und Halle/Leipzig-Sachsendreieck (z.B. Innovationstechniken und Kultur), weitere Funktionsspezialisierungen bereits vorhanden oder noch weiter auszubauen sind. An dieser Stelle sollten raumwissenschaftliche Untersuchungen ebenso ansetzen wie an dem Erfordernis, die infrastrukturelle und kommunikative Vernetzung zwischen den europäischen Metropolregionen mit ihren Ausstrahlungsbereichen noch zu verbessern. Dabei sind die Verknüpfungen gegenüber den Nachbarräumen im Ausland zu berücksichtigen.¹⁶

An zwei Beispielen soll dies verdeutlicht werden:

(1)
Zwischen der Metropolregion Rhein-Ruhr und der Randstad Holland in den Niederlanden sind von leistungsfähigen schienengebundenen Verknüpfungen sowohl zwischen den internationalen Großflughäfen Köln/Bonn, Düsseldorf und Amsterdam-Schiphol als auch zwischen den niederländischen Nordseehäfen und den Industrie- und Dienstleistungszentren im Inland erhebliche Impulse für die Wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung zu erwarten.

(2)
Der noch unvollkommene Netzschluß zwischen den europäischen Metropolregionen Berlin/Brandenburg und München sollte neben der Metropolregion Halle/Leipzig-Sachsendreieck auch den Raum Prag in der Tschechischen Republik einbinden.

Praxisorientierte Untersuchungen mit dem Ziel, Handlungsempfehlungen für noch erforderliche Planungs- und

Ausbaumaßnahmen zu liefern, könnten hilfreiche Beiträge der Regional- und Raumforschung sein.

Ein spezifisches Forschungsfeld in diesem Zusammenhang ist mit der Fragestellung zu umreißen, ob das deutsche Metropolregionenkonzept mit seiner dezentral-föderalen Vernetzung von sieben europäischen Metropolregionen im Vergleich zu den Stadtsystemen in den übrigen europäischen Staaten in dieser Form zukunftsfähig und umsetzbar ist. Eine solche Frage wurde bei der Erarbeitung von Trend-szenarien zur Raumentwicklung in Europa bereits gestellt und verdient daher besondere Beachtung.

6 Verbesserung der infrastrukturellen, sozialen und ökologischen Strukturen

Für die Umsetzung des Metropolregionenkonzepts ist der zugrundeliegende dezentrale Entwicklungsansatz von entscheidender Bedeutung. Erfreulicherweise hat diese Erkenntnis bereits im ersten offiziellen Entwurf für ein europäisches Raumentwicklungskonzept ihren Niederschlag gefunden. Zur Veränderung der Chancen für die Städte im Bereich der Wirtschaft heißt es hier zum einen:

„Metropolregionen (die Randstad, der sog. 'Flämische Diamant' und die belgische Agglomeration im Zentrum des Landes, Rhein-Ruhr, Rhein-Main, Hamburg, Westmidland im Vereinigten Königreich) werden ihre internationale Stellung ausbauen, indem sie in den verschiedenen Ballungszentren ergänzende Spezialisierungen entwickeln und darin investieren werden, um die Hemmnisse aus ihrer industriellen Vergangenheit zu beseitigen.“

Im Zusammenhang mit dem Entstehen neuer Städtetze und „Cluster“ wird ferner ausgeführt:

„In stärker polarisierten Regionen des 'Pariser Typs' machen die Ungleichgewichte zwischen einer zentralen, großen Metropolregion und den sie umgebenden Städten und Siedlungen

die Umsetzung von Kooperationsnetzwerken wesentlich schwieriger.“¹⁷

In Deutschland ist mit vergleichbaren Problemen am ehesten in den monozentrischen Metropolregionen Berlin/Brandenburg, Hamburg, München und Stuttgart zu rechnen. Das bedeutet allerdings nicht, daß die gewünschte interkommunale Kooperation auf freiwilliger Basis in den polyzentrischen Metropolregionen Rhein-Main und Rhein-Ruhr sowie der oligozentrischen Metropolregion Halle/Leipzig-Sachsendreieck reibungslos funktionieren würde. Gerade Frankfurt wird gegenüber seinem Umland eine häufig zu stark dominierende Rolle nachgesagt. In der Metropolregion Rhein-Ruhr gehören Spannungsverhältnisse sowohl zwischen einzelnen Großstädten in der Rheinschiene als auch in teilweiser Konfrontation zu den Ruhrgebietsstädten seit jeher zum Politik- bzw. Planungsalltag.¹⁸

Vorschläge und Handlungsempfehlungen zur besseren Gestaltung der entwicklungsorientierten Zusammenarbeit in den Metropolregionen dürften vor allem von vergleichenden Untersuchungen mit anderen europäischen bzw. außereuropäischen Metropolregionen zu erwarten sein. Bisherige Untersuchungsansätze deuten darauf hin, daß das Metropolregionenkonzept zumindest partiell in Verbindung mit dem Städtetetzkonzept zu sehen und gegebenenfalls weiterzuentwickeln ist.¹⁹

Als mögliche Ziel- und Aktionsbereiche sind von der deutschen Delegation im Ausschuß für Raumentwicklung zu einem Europäischen Raumentwicklungskonzept bereits im Jahre 1995 u.a. genannt worden:

- Abbau interner Überlastungserscheinungen durch innovatives Verkehrsmanagement (bessere Verknüpfung der Fernverkehrs- und Regionalnetze) und Verbesserung der Umweltbedingungen;
- Stärkung der für die Einbettung international operierender Institutionen in regionale Netzwerke notwendigen „sozialen Milieus“ (For-

schung, Technologie, Wissenschaft, Kultur, Engagement, Partizipation); hierzu gehört auch die Eindämmung einer weiteren sozio-ökonomischen Polarisierung der Stadtgesellschaften;

- Besseres Regionalmanagement u.a. durch Stärkung der interkommunalen Zusammenarbeit zwischen Stadt und Umland bzw. in den Verdichtungsräumen;
- Vermeidung eines bandartigen Zusammenwachsens der Verdichtungsräume und Förderung von Strukturen dezentraler Konzentration.²⁰

Bei der Darstellung entsprechender Planungsinhalte in Entwicklungskonzepten²¹ müssen die ökologischen Zielsetzungen und Maßnahmen in den hochverdichteten Metropolregionen einen besonders hohen Stellenwert erhalten.²² Ein gewichtiges Argument hierfür ist, daß angesichts des weltweit unaufhaltsam fortschreitenden Verstädterungsprozesses die europäischen Metropolregionen hinsichtlich der ökologischen Beherrschung und nachhaltigen Entwicklung des Lebens in unseren Städten Pilot- und Führungsfunktionen übernehmen sollten.²³

Um diese wie auch weitere, möglichst in einem Leitbild darzustellenden Entwicklungsziele zur Stärkung der jeweiligen Metropolregionen wirksam umsetzen zu können, ist „die Schaffung vermittelnder Institutionen, die gewissermaßen Netze im Netz knüpfen“, notwendig.²⁴ Für die Europäische Metropolregion Rhein-Ruhr wurde hierzu für die einheitliche Darstellung und Interessenwahrnehmung nach außen und zur Förderung der Koordination und Informationsvermittlung nach innen das Modell einer kommunalen Agentur vorgeschlagen. Die Landesplanung und die kommunale Ebene werden hier künftig noch stärker aufeinander zugehen müssen, um landes- und kommunalpolitisch akzeptable Lösungen zu finden.

Aus der Erkenntnis heraus, daß die Diskussionen zur Umsetzung des Konzepts der europäischen Metropolregionen nicht allein im nationalen, sondern

darüber hinaus im internationalen Rahmen geführt werden müssen, wurde der eingangs erwähnte Beschluß der Ministerkonferenz für Raumordnung mit den dazugehörigen Papieren ins Englische übersetzt und liegt als Broschüre vor.²⁵

Anmerkungen

(1) Raumordnungspolitischer Orientierungsrahmen – Leitbilder für die räumliche Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland. Hrsg.: Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau. – Bonn-Bad Godesberg, Februar 1993, S. 5

(2) Raumordnungspolitischer Handlungsrahmen, Beschluß der Ministerkonferenz für Raumordnung in Düsseldorf am 8. März 1995. Hrsg.: Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau. – Bonn, April 1995, S. 27–29

(3) Entschlüsse der Ministerkonferenz für Raumordnung 1993 bis 1997. Hrsg.: Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau. – Bonn, November 1997, S. 51–60

(4) Ritter, E.-H.: Europäische Metropolregion Rhein-Ruhr oder: Kann aus einer Städte-Agglomeration eine Metropolregion werden? In: Räumliche Disparitäten und Bevölkerungswanderungen in Europa; Regionale Antworten auf Herausforderungen der europäischen Raumentwicklung. – Hannover 1997. = Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Bd. 202, S. 156–170

(5) Stadtentwicklungskonzept – Leitbild und Orientierungsrahmen, Entwurf. Hrsg.: Freie Hansestadt Hamburg, Stadtentwicklungsbehörde, Juli 1995, S. 26; Speer, A.: Zielvorstellungen für die Gestaltung des engeren Verdichtungsraumes Rhein-Main bis zum Jahr 2000 und Handlungsstrategien zur Umsetzung. Wissenschaftliches Gutachten im Auftrag des Hessischen Ministeriums des Innern. – Wiesbaden/Frankfurt a.M., März 1990

(6) Blotvogel, H.H.: Europäische Metropolregion Rhein-Ruhr: Theoretische, empirische und politische Perspektiven eines neuen raumordnungspolitischen Konzepts. Bericht eines Forschungsvorhabens im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen. – Dortmund 1998. = Schriften des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, Bd. 135

(7) Vgl. hierzu Strubelt, W.: Europabezogene Raumforschung der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung. In: Europabezogene Raumforschung – Stand und Perspektiven. Hrsg.: Akademie für Raumforschung und Landesplanung. – Hannover 1996. = Arbeitsmaterial Nr. 224, S. 58 f.

(8) Raumordnungspolitischer Handlungsrahmen, a.a.O. [siehe Anm. (2)], S. 27

(9) Burkhalter, R.; Ramseier, U.; Messerli, P.: Verschärfter Standortwettbewerb im europäischen Städtesystem. In: Dokumente und Informationen zur Schweizerischen Orts-, Regional- und Landesplanung, Juli 1992, S. 18; vgl. hierzu auch: Europäische Verdichtungsräume im Wettbewerb – und München? Ergebnisse einer wissenschaftlichen Tagung und eines Expertenhearings. Hrsg.: Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern. = Tagungsdokumentationen Nr. 2–1994 (liegt auch als englische Textfassung vor)

(10) Stellungnahme des Ausschusses der Regionen zum Thema „Ansichten der Regionen und Kommunen zur Gestaltung einer europäischen Strukturpolitik nach 1999“. In: Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften vom 27.2.1998, S. T 64/9

(11) Petz, U.v.; Schmals, K.M. (Hrsg.): Metropole, Weltstadt, Global City: Neue Formen der Urbanisierung. – Dortmund 1992. = Dortmunder Beiträge zur Raumplanung

(12) North-West European Metropolitan Region, Geographical Boundaries and Economic Structures. Bericht der Group for European Metropolitan Area Comparative Analysis (GEMACA) in englischer und französischer Sprache, Gemeinschaftsveröffentlichung von 5 Forschungsinstituten unter Mitwirkung des Umlandverbandes Frankfurt und des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, November 1996

(13) Schön, K.P.: Agglomerationsräume, Metropolen und Metropolregionen Deutschlands im statistischen Vergleich. In: Agglomerationsräume in Deutschland – Ansichten, Einsichten, Aussichten. Hrsg.: Akademie für Raumforschung und Landesplanung. = Forschungs- und Sitzungsberichte, Bd. 199, S. 360–401; vgl. z.B. auch Wienen, H.-J.: München – Ruhrgebiet, Strukturwandel und Entwicklungsperspektiven des Oberzentrums München im Vergleich mit den vier großen Oberzentren Duisburg, Essen, Bochum und Dortmund. Hrsg.: Stadt Bochum. = Beiträge zur Stadtentwicklung, Heft 29 (1988)

- (14)
Mäding, H.: Die Entwicklung der Europäischen Metropolregion Berlin/Brandenburg. In: Räumliche Disparitäten und Bevölkerungswanderungen in Europa; Regionale Antworten auf Herausforderungen der Europäischen Raumentwicklung. Hrsg.: Akademie für Raumforschung und Landesplanung. – Hannover 1997. In: Forschungs- und Sitzungsberichte, Bd. 202, S. 171–186; Weyl, H.: Geopolitische und raumstrukturelle Veränderungen in Europa durch die Metropole Berlin. In: Raumforschung und Raumordnung (1993) 2/3, S. 73–76; Christiansen, U.: Geopolitische und raumstrukturelle Veränderungen in Europa durch die Metropole Berlin aus der Sicht eines Nachbarlandes. In: Raumforschung und Raumordnung (1993) 2/3, S. 77–81
- (15)
Schön, K.P.; Strubelt, W.: Agglomerationsräume in Deutschland. In: Agglomerationsräume in Deutschland – Ansichten, Einsichten, Ausichten. Hrsg.: Akademie für Raumforschung und Landesplanung, a.a.O. [siehe Anm. (13)], S. 3–25
- (16)
Adamowitsch, G.W.: Die Metropolregion Rhein-Ruhr und ihre Peripherie. In: Am Rand der Stadt – Ballungsraumperipherie als Planungsschwerpunkt kommunaler Stadtentwicklungspolitik. – Dortmund 1997. = Schriften des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, Bd. 106, S. 19–21
- (17)
Erster offizieller Entwurf für ein Europäisches Raumentwicklungskonzept (EUREK), vorgelegt bei dem informellen Treffen der für die Raumplanung zuständigen Minister der Mitgliedstaaten der Europäischen Union. – Noordwijk/Niederlande, Juni 1997, S. 17 f.
- (18)
Vgl. z.B. Knapp, W.: Perspektiven des Bonner Raumes in der Europäischen Metropolregion Rhein-Ruhr – von der „Hauptstadtregion Bonn/Rhein-Sieg“ zur „Bundesstadt“ in der Städte-Region. In: Berichte zur deutschen Landeskunde, 71. Bd., H. 2, Trier 1997, S. 207–227
- (19)
Kunzmann, K.R.: Europäische Städtennetze und die Hauptstadt Berlin. In: Informationen zur Raumentwicklung, (1995) 2/3, S. 127–133; Stoll, M.: Die zukünftige Rolle Berlins im Netz mitteleuropäischer Metropolen. In: ebenda, S. 135–138; Petrus, P.W.F.: Entwicklungsperspektive der Hauptstadtregion Randstad Holland als wirtschaftliches und kulturelles Städtennetz. In: ebenda, S. 169–195
- (20)
Trendszenarien der Raumentwicklung in Deutschland und Europa. Beiträge zu einem Europäischen Raumentwicklungskonzept. Hrsg.: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung. – Bonn 1995, S. 23
- (21)
Eine Vorreiterrolle kommt hier der Metropolregion Hamburg zu. Vgl. Regionales Entwicklungskonzept für die Metropolregion Hamburg, Leitbild und Orientierungsrahmen. – Hamburg, Hannover, Kiel 1994
- (22)
Stroschein, Chr. u.a.: Die Landschaft und Berlin – Gedanken über eine gemeinsame polyzentrische Landesentwicklung Brandenburg/Berlin. Hrsg.: Land Brandenburg, Januar 1993
- (23)
Vgl. Freiraum in Verdichtungsgebieten – Open Space in Urban Areas – Les espaces ouverts en zone d'urbanisation dense. Hrsg.: Akademie für Raumforschung und Landesplanung. – Hannover 1997; Einsele, M.; Peterek, M.: Wieviel Megastädte verträgt die Welt? In: Der Architekt (1998) 2, S. 85–116
- (24)
Vgl. Ritter, E.-H.: Europäische Metropolregion Rhein-Ruhr, a.a.O. [siehe Anm. (4)], S. 168
- (25)
European Metropolitan Areas in Germany – Europäische Metropolregionen in Deutschland. Hrsg.: Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen. – Düsseldorf 1998

MinRat Dr. Dieter Michel
Ministerium für Umwelt,
Raumordnung und Landwirtschaft
des Landes Nordrhein-Westfalen
Schwannstraße 3
40476 Düsseldorf