

Ludger BASTEN, Bochum
Rainer DANIELZYK, Oldenburg
Michael LOBECK, Bonn
Claus-C. WIEGANDT, Bonn

Stadtreregionale Kooperationen – neue Steuerungsansätze im Vergleich¹

Summary

In view of changing relationships between cities and their surrounding areas, debates on the concept of urban regions have re-emerged in the recent past. In many such regions politics and planning have sought a new balance between municipalities while improving the competitiveness of the region as a whole. With established structures often hindering rather than supporting appropriately regional solutions, new forms of regional cooperation have emerged. This paper looks at innovative solutions in four German urban regions. It presents an analysis of different political/organisational solutions and themes of cooperation before three common problem areas are discussed. It emerges that successful urban regions establish cooperation at several levels of scale and scope enabling joint action while maintaining municipal autonomy. Yet analysis also reveals that there is no ideal model for all urban regions, since traditions of cooperation and political culture are highly idiosyncratic.

1 Von der Stadt zur Stadtregion

„Die Region ist die Stadt“ – so der Titel einer Ende der 1990er Jahre durchgeführten gemeinsamen Veranstaltung von ARL und DASL, auf der die zunehmende Notwendigkeit stadtregeionaler Kooperationen diskutiert wurde: einerseits zur besseren Abstimmung der Interessen von Kernstadt und Umland, andererseits zur Verbesserung der Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Stadtregion (vgl. ARL 1999). Es muss kaum noch betont werden, wie sehr sich in der jüngeren Vergangenheit das Verhältnis von Kernstadt und Umland in vielen Stadtregionen verändert hat. Zwar gibt es noch immer – insbesondere in den dynamischen Stadtregionen Westdeutschlands – Suburbanisierungsprozesse der bekannten Art zu beobachten, also die Abwanderung von Haushalten und Unternehmen in das Umland, wenn auch inzwischen in abgeschwächter Form gegenüber den 1990er Jahren. Zugleich übernehmen jedoch einzelne Standorte im Umland höchstrangige zentrale Funktionen für die gesamte Stadtregion, die – wie etwa Flughäfen oder Messege-
lände – in der Kernstadt nicht mehr adäquat Platz finden. Insoweit ist das so ge-

¹ Die Autoren danken Axel Priebs, Hannover, für seine kritischen und konstruktiven Anmerkungen.

nannte Umland vielfach nicht mehr Ergänzungsraum der Kernstadt im Sinne eines Zentrum-Peripherie-Musters, sondern es weist mittlerweile Standorte mit eigenständigen Dynamiken und höchstrangigen Funktionen auf. Pointiert spricht Klaus KUNZMANN (2001) deshalb auch vom stadtreionalen „Archipel“.

Aus diesem Grunde gewinnen die Entwicklungen im Umland für die Lebensqualität und die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Stadtregion erheblich an Bedeutung. Politik und Planung in den Stadtregionen müssen daher den überörtlichen Gestaltungsbedarf und die gemeinsamen Interessen von Kernstadt und Umland in den Stadtregionen stärker berücksichtigen. Dabei haben sich die überkommenen politisch-administrativen Strukturen mancher Stadtregionen als eher hinderlich erwiesen, weshalb in einigen deutschen Stadtregionen in den letzten Jahren neue interkommunale Organisationsformen entstanden sind (BBR 1999).

Im Mittelpunkt dieses Beitrages stehen vier stadtreionale Kooperationen, die oftmals als besonders innovative Ansätze zur planerisch-politischen Gestaltung stadtreionaler Entwicklungen angesehen werden (vgl. PRIEBES 2006; DANIELZYK 2006): der Zweckverband Großraum Braunschweig, der Verband Region Rhein-Neckar, der Verband Region Stuttgart und die Region Hannover. Bei der vergleichenden Untersuchung² werden insbesondere die unterschiedliche Intensität der jeweiligen Kooperationsansätze und die unterschiedlichen Herangehensweisen in den vier Stadtregionen deutlich. So ist festzustellen, dass es gegenwärtig ein breites Spektrum von Steuerungsansätzen zur Gestaltung stadtreionaler Entwicklungen gibt. Übertragbare „Rezepte“ gibt es allerdings nicht, da die individuellen Problemstellungen jeder Stadtregion spezifische Gestaltungsansätze verlangen.³

In diesem Beitrag werden zunächst kurz die vier Fallbeispiele einzeln vorgestellt (Kap. 2), bevor wichtige Aspekte wie Motivationslagen für die Gründung innovativer Organisationsformen, bearbeitetes Themenspektrum, politische Legitimation etc. vergleichend betrachtet werden (Kap. 3). Anschließend werden ausgewählte sektorale Fragestellungen untersucht (Kap. 4), ehe aus den vergleichenden Darstellungen einige zentrale Schlussfolgerungen gezogen werden (Kap. 5).

2 Vier Fallbeispiele stadtreionaler Kooperation⁴

2.1 Zweckverband Großraum Braunschweig

Mit einem eigenen Landesgesetz ist Anfang der 1990er Jahre der Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) für die Region Braunschweig/Wolfsburg/Salzgitter eingerichtet worden (vgl. KEGEL 2006). Ein wesentliches Motiv dafür war, dass sich durch die „Wende“ und die Vereinigung Deutschlands 1990 die Rahmenbedin-

² Empirische Grundlagen des Beitrags sind zum einen allgemein zugängliche Materialien (Selbstdarstellungen der Organisationsformen, Internetseiten) und vorhandene Sekundärliteratur, zum anderen Gespräche mit verantwortlichen Akteuren der untersuchten Stadtregionen, die im Rahmen einer gemeinsamen Studienreise der Autoren im März 2006 durchgeführt wurden.

³ Ausdrücklich nicht berücksichtigt wird hier das gegenwärtig in der Stadtforschung vielfach diskutierte Phänomen der „Reurbanisierung“, da es in den dynamisch wachsenden Stadtregionen Westdeutschlands bislang kaum eine Rolle spielt (vgl. zur Diskussion um Reurbanisierung auch SIGISMUND 2006). Deutlich anders sieht die Situation in stagnierenden oder schrumpfenden Stadtregionen, insbesondere in Ostdeutschland, aus, wo es durchaus Tendenzen der Reurbanisierung zu beobachten gibt.

⁴ Vgl. zu den folgenden Ausführungen auch die synoptische Darstellung in Tab. 1.

gungen für die Entwicklung der Region in diesem vormaligen „Zonenrandgebiet“ fundamental verändert hatten. Dadurch entstanden für die Gesamtregion, aber auch für Teilräume, wie etwa den Harz, vollkommen neue interne und externe Verflechtungsmuster, die eine entsprechend übergreifende planerische Bearbeitung verlangten. Ein weiteres Motiv war die Bewältigung der seinerzeit krisenhaften Situation der regional strukturbestimmenden Industrien (Kraftfahrzeugbau, Eisen- und Stahlproduktion).

Auf den ersten Blick mag der ZGB wie ein „klassischer“ regionaler Planungsverband wirken, der zusätzlich im Bereich des Regionalverkehrs wichtige Planungs- und Umsetzungsaufgaben wahrnimmt. Damit würde man die Bedeutung und Funktion des ZGB allerdings unterschätzen.

Zum einen ist der ZGB ein wesentliches Element einer regionalen Steuerungsstruktur, zu der als strukturpolitisch und wirtschaftlich orientierte Einheit auch die aus der Regionalen Entwicklungsagentur Südostniedersachsen (RESON) hervorgegangene Projekt Region Braunschweig GmbH zu zählen ist. Des Weiteren sind im Hinblick auf die regionale Kulturpolitik auch noch die Braunschweigische Landschaft e. V. und die Stiftung Braunschweigischer Kulturbesitz zu erwähnen. Durch diese Konstruktion komplementär arbeitender Institutionen ist es möglich, ein breites Spektrum von Aufgaben im Bereich der Regionalentwicklung in Kooperation zwischen Gebietskörperschaften sowie privaten und weiteren öffentlichen Akteuren zu bewältigen.

Zum anderen nutzt der ZGB seine Zuständigkeit im Bereich der Regionalplanung, um über die rein formale Planbearbeitung hinaus Grundsatzfragen der Regionalentwicklung (wie etwa die Leitvorstellung einer nachhaltigen Raumentwicklung oder den Umgang mit dem demografischen Wandel) zu thematisieren und dafür in umfassender Weise regionale Dialoge mit relevanten Akteuren und der Öffentlichkeit zu initiieren. Auf diese Weise trägt er sehr wesentlich zu einer kooperativen und diskursiven Planungskultur in der Region bei.

2.2 *Verband Region Rhein-Neckar*

Die Region Rhein-Neckar umfasst den Raum um Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg (vgl. SEIMETZ 2006). Zu ihr gehören also Teilräume aus den drei Bundesländern Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen. Auch in diesem Raum gibt es eine traditionsreiche regionale Zusammenarbeit. So bestand seit 1970 der Raumordnungsverband Rhein-Neckar, der ein raumstrukturelles Entwicklungskonzept als Rahmen („Dach“) für die Regionalplanungen in den drei Teilräumen erarbeitete. Zugleich sind im Laufe der Jahre eine Vielzahl von zum Teil sehr wirtschaftsorientierten Initiativen neben dem Raumordnungsverband entstanden, etwa das Rhein-Neckar-Dreieck als Marketingorganisation, die Zukunftsinitiative Metropolregion Rhein-Neckar u.ä. Ein Erfolgsmerkmal dieser regionalen Kooperationen war, dass sie zwar jeweils rechtlich selbständig waren und daher keine komplizierte Organisationsstruktur entstand, allerdings die Geschäftsführungen vielfach in Personalunion wahrgenommen und in der Regel zentral in einem Gebäude in Mannheim ausgeübt wurden. Das hat zu einer konsistenten und schlagkräftigen Form der regionalen Kooperation geführt, die letztlich auch die erfolgreiche Bewerbung als „Metropolregion“ im Jahr 2005 ermöglicht hat.

Weiterhin sind als Besonderheiten dieser regionalen Kooperation das starke Engagement der regionalen Wirtschaft (insbesondere der BASF) für die regionale Zusammenarbeit sowie die 2005 durch einen Staatsvertrag zwischen den drei beteiligten Ländern ermöglichte Schaffung eines einheitlichen, Ländergrenzen überschreitenden regionalen Planungsraums zu erwähnen.

2.3 *Verband Region Stuttgart*

Die Region Stuttgart ist der Kernraum des Landes Baden-Württemberg und besteht aus der Stadt Stuttgart sowie 178 weiteren Städten und Gemeinden in fünf Landkreisen (vgl. STEINACHER 2000). Sie wurde 1994 als Nachfolgerin des früheren Regionalverbandes Mittlerer Neckar gegründet. Ihre organisatorische Konstruktion und ihre Kompetenzen gelten in mancher Hinsicht als modellhaft. Im Gegensatz zu anderen stadtreionalen Kooperationen hat sie in den letzten Jahren eher noch an Bedeutung gewonnen.

Ein herausragendes Merkmal ist die Direktwahl der Regionalversammlung, wodurch die regionale Ebene in diesem Raum eine gewichtigere politische Bedeutung als in vielen anderen Stadregionen hat. Darüber hinaus sind der (ehrenamtliche) Verbandsvorsitzende als Vorsitzender der Regionalversammlung und der hauptamtliche Regionaldirektor als gesetzlicher Vertreter des Verbandes wichtige Organe der Region.

Zu den Pflichtaufgaben des Verbandes Region Stuttgart gehören Regionalplanung, Landschaftsrahmenplanung, Regionalverkehrsplanung, Regionale Wirtschaftsförderung, zu den freiwilligen Aufgaben etwa die Unterstützung regional bedeutsamer Kultur- und Sportveranstaltungen sowie Kongresse und Messen.

Somit ist die Region Stuttgart einerseits sehr engagiert im Bereich der „formalen“ Planung tätig, etwa bei der Teiländerung des Regionalplans zu „Großflächigem Einzelhandel und Veranstaltungszentren“ oder bei der Durchsetzung eines Standorts für die neue Landesmesse auf der Gemarkung einer Umlandgemeinde Stuttgarts. Andererseits ist die Region aber auch Initiator, Moderator oder Mitglied in einer Vielzahl von gesellschaftlichen Initiativen in der Region, die den regionalen Gedanken fördern sollen: Das reicht von einer gemeinsam mit der Region Neckar-Alb getragenen Biotechnologie-Region über ein „Netzwerk Neckar“ als Träger eines Landschaftsparks bis zur überparteilichen Initiative „Forum Region Stuttgart“, der bekannte Persönlichkeiten aus Wirtschaft, Politik, Kirchen, Sport usw. angehören.

2.4 *Region Hannover*

Zur Region Hannover gehören neben der Landeshauptstadt Hannover 20 Städte und Gemeinden, die früher den Landkreis Hannover bildeten (vgl. ARNDT 2006). In der Region gibt es eine lange, seit 1962 bestehende regionale Zusammenarbeit. 1996 wurde ein weit reichender Reformvorschlag für eine „Region Hannover“ vorgelegt, der in der Einrichtung einer Region Hannover als Rechtsnachfolger des ehemaligen Landkreises Hannover und des ehemaligen Kommunalverbandes Großraum Hannover mündete. Damit ist auch die ehemals kreisfreie Stadt Hannover nun Mitglied dieser Region. Die Region hat die Qualität einer regionalen Gebietskörperschaft. Sie ist von der Struktur her einem Regionalkreis ähnlich. Sie hat eine direkt gewähl-

te Regionsversammlung (dem Kreistag vergleichbar) und einen ebenfalls direkt gewählten Regionspräsidenten (dem Landrat vergleichbar).

Die Region Hannover nimmt zahlreiche überörtliche Aufgaben wahr: Von der Trägerschaft der Berufsschulen, des ÖPNV, der Krankenhäuser und Abfallwirtschaft bis zur regionalen Wirtschaftsförderung und zur Regionalplanung. Gerade durch die Trägerschaft überörtlicher Infrastrukturen und der Sozialhilfe kommt ein intraregionaler Lastenausgleich zustande, der letztlich auch für die Kernstadt Hannover so attraktiv ist, dass sie dafür quasi ihre Kreisfreiheit aufgab.

Die Bildung der Region Hannover ist wohl der konsequenteste Reformansatz der vorgestellten stadtreionalen Kooperationen, da hier auch eine Verschlinkung der Verwaltung durch Einsparungen sowie eine Zusammenführung von Ebenen und parallel organisierten Dienststellen gelungen ist, während die stadtreionalen Verbände „neben“ vorhandenen Verwaltungsstrukturen mit Land, Bezirksregierungen, Landkreisen sowie Städten und Gemeinden existieren. Eine derart weit reichende Reform ist nur unter besonders günstigen Rahmenbedingungen („Fenster der Gelegenheit“) umsetzbar (vgl. PRIEBIS 2002).

3 Unterschiede und Gemeinsamkeiten

Ziel der Kooperation in Stadtreionen ist in der Regel ein Interessenausgleich zwischen „Kernstadt/Kernstädten“ und „Umland“, der vor allem dann gelingt, wenn „Win-Win-Situationen“ für alle Beteiligten geschaffen werden können. Die verschiedenen Akteure in einer Stadtreion sind vielfach aufeinander angewiesen, da sie im Wettbewerb mit anderen Stadtreionen in der Regel nicht alleine erfolgreich agieren können. Des Weiteren begründen regionale, über lokale Grenzen hinausgehende Lebensweisen und Handlungsräume der Haushalte zunehmend regionalen Steuerungsbedarf. Thematisiert wird häufig auch die Frage nach einem Lastenausgleich in der Region, da insbesondere die Kernstädte Kosten der Infrastruktur und des Sozialhaushaltes zu tragen haben, zumal selektive Wanderungsprozesse unvermindert stattfinden.

Das Verhältnis von einzelnen Gemeinden zueinander kann sich grundsätzlich zwischen den Polen „einsame Entscheidungen ohne Konsultation des Nachbarn“ und „institutionalisierte regionale Entscheidungsstruktur“ bewegen. Die Anfänge von Kooperation sind in der Regel informeller Natur. Informelle Abstimmungen haben den Vorteil einer hohen Flexibilität, was Themen und Entscheidungswege angeht. Um mehr als unverbindliche Ergebnisse hervorzubringen, bedürfen informelle Abstimmungen jedoch zusätzlicher bindender Erklärungen oder Verträge. Zudem sind informelle Kooperationsformen fragil, da sich die Partner jederzeit aus ihnen verabschieden können.

Für zahlreiche, insbesondere konfliktthaltige Themenbereiche reichen informelle Kooperationen deshalb nicht aus. Um beispielsweise dauerhafte regionale Planungen zu erarbeiten, ist eine formelle Organisationsstruktur erforderlich. Abwägungen in Konfliktfällen und der politische Ausgleich über unterschiedliche Themenbereiche hinweg („Paket-Lösungen“) sind ohne institutionelle Absicherung nur schwer möglich, da die beteiligten Partner sich weniger sicher sein können, dass die Kooperation auf Dauer existiert.

Die hier untersuchten vier Stadtregionen haben sich in unterschiedlicher Art und Weise entschieden, formale Verfahren zur Kooperation einzuführen, und sind alle über ein Stadium rein informeller Kooperation weit hinaus.

Alle vier untersuchten Regionen sind Träger der Regionalplanung. In allen sind die Entwicklung von Siedlungsflächen und die Steuerung des Einzelhandels wichtige und kontroverse Themen. Alle verfügen über eine hauptamtlich besetzte Organisation. Sie haben entweder den Status einer Metropolregion im Sinne der Ministerkonferenz für Raumordnung (Rhein-Neckar, Stuttgart) oder sind Teil einer von der MKRO anerkannten Metropolregion (Braunschweig und Hannover in der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen) (vgl. ausführlicher Kap. 4.3). In der Ausgestaltung der Kooperation unterscheiden sich die vier Regionen allerdings erheblich.

Die Regionen Braunschweig und Hannover sind von ihrer Einwohnerzahl mit jeweils ca. 1,1 Mio. Einwohnern weniger als halb so groß wie die Regionen Rhein-Neckar oder Stuttgart mit jeweils ca. 2,5 Mio. Einwohnern. Während die Regionen Hannover und Stuttgart eher monozentrisch strukturiert sind, lassen sich die Regionen Braunschweig und Rhein-Neckar als polyzentrisch bezeichnen.

Wie bereits erwähnt ist die Stadtregion Hannover – im Gegensatz zu den anderen untersuchten Stadtregionen – eine Gebietskörperschaft. Sie ersetzt den ehemaligen Landkreis Hannover und den Kommunalverband Großraum Hannover. Die Stadt Hannover wird dadurch, wie die anderen ehemaligen kreisangehörigen Gemeinden, „regionsangehörig“, auch wenn sie nach Maßgabe des Gesetzes die „Rechtsstellung einer kreisfreien Stadt“ behält (vgl. Gesetz über eine Region Hannover, § 4 Abs. 1). Die anderen untersuchten Kooperationen sind hingegen Verbandskörperschaften, in denen Gebietskörperschaften (Gemeinden und Kreise) Mitglieder sind.

Die beiden Regionen Hannover und Stuttgart verfügen über direkt gewählte Versammlungen als oberste Entscheidungsinstanzen der Region, die Region Hannover aufgrund ihrer Eigenschaft als Gebietskörperschaft auch über einen direkt gewählten Regionspräsidenten.

Während in den beiden norddeutschen Beispielen Braunschweig und Hannover Akteure der öffentlichen Hand entscheidende Wegbereiter einer starken regionalen Kooperation waren, spielten in den südlichen Beispielen Rhein-Neckar und Stuttgart wirtschaftliche Akteure eine wichtige Rolle als Impulsgeber und Unterstützer. So wird für die Region Rhein-Neckar immer wieder die BASF, insbesondere in der Person des stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden, als treibende Kraft genannt. Die regionalen Aktivitäten werden aber nicht nur ideell, sondern auch finanziell unterstützt. In der Region Stuttgart hat die Wirtschaft eine bessere regionale Abstimmung zur Verbesserung der Standortsituation Anfang der 1990er Jahre gefordert.⁵

Bis auf den Verband Region Rhein-Neckar sind die hier untersuchten Regionen nicht nur für die regionale Planung, sondern auch für die Planung und Trägerschaft des öffentlichen Verkehrs (in der Region Stuttgart nur für den Teilbereich des Schienen- und Busverkehrs) zuständig. Die Region Hannover übernimmt zusätzlich

⁵ Es wäre allerdings eine eigene, umfangreiche empirische Untersuchung erforderlich, um die Rolle politischer Akteure von Kommunal-, Regional- und Landesebene sowie von privatwirtschaftlichen Akteuren genauer zu bestimmen.

alle klassischen Kreisaufgaben, z.B. im Bereich der Sozialverwaltung. Das spiegelt sich in einem Verwaltungshaushalt wider, der mit 1,2 Mrd. Euro im Jahr 2006 bei 2.000 Mitarbeitern deutlich größer ist als der der anderen Regionen (vgl. Tab. 1). Dagegen verfügt z.B. der Verband Region Rhein-Neckar „nur“ über 3 Mio. Euro und 30 Mitarbeiter.

Darüber hinaus finden sich bemerkenswerte Besonderheiten, die über die in den jeweiligen gesetzlichen Grundlagen und Satzungen genannten Aufgaben hinausgehen. Beispielhaft seien als zwei Aspekte regionalen Handelns das Regionalmarketing und der regionale Finanzausgleich genannt, in denen sich die betrachteten Regionen unterscheiden. Insbesondere die Region Rhein-Neckar tritt nach außen vor allem mit dem Ziel der regionalen Wirtschaftsförderung und Vermarktung auf, obgleich sie auch regionaler Planungsverband ist. Ein wesentlicher Teil der organisatorischen Strukturen hat sehr stark den Charakter einer „Agentur“. Sie wird zu großen Teilen aus privaten Finanzmitteln gespeist und ist stärker auf die Umsetzung einzelner regionaler Projekte ausgerichtet. In diesem Sinne versteht sich die Region sehr stark als ein Akteur, der Koordinationsaufgaben erfüllt. Ein regionaler Finanzausgleich wird nicht diskutiert und ist auch von der Organisationsstruktur her nicht vorgesehen.

Hingegen hat die Region Hannover durch ihre Zuständigkeit für große Bereiche des Sozial-, Jugend- und Gesundheitswesens eine rechtliche Struktur, die einen regionalen Finanzausgleich über eine Regionsumlage, d.h. die gemeinsame Finanzierung von Kosten, insbesondere im Sozialbereich, erreicht. Eine derart weit reichende Übernahme von Verantwortung für gemeinschaftliche Aufgaben erfordert auch eine entsprechende Organisation. Freiwillige Vereinbarungen und informelle Kooperationen wären dabei vollkommen überfordert.

Die Region Stuttgart und der Zweckverband Großraum Braunschweig nehmen in dieser Hinsicht eine mittlere Position ein. In der Außendarstellung gibt sich die Region Stuttgart eher etwas wirtschafts-, der ZGB etwas planungsorientierter. Beide regionalen Kooperationen verfügen jedoch nicht über so weitgehende Kompetenzen wie die Region Hannover.

In den Regionen Braunschweig und Rhein-Neckar werden die Verbandsversammlungen indirekt durch die Parlamente der beteiligten Gebietskörperschaften bestimmt, während in den Regionen Stuttgart und Hannover die regionalen Versammlungen direkt von der Bevölkerung gewählt werden. Der Präsident der Region Hannover erhält durch die direkte Wahl ein starkes Gewicht. Aber auch hauptamtliche Regions- oder Verbandsdirektoren, die auf längere Frist von den Regionsversammlungen gewählt werden, können ein eigenständiges Profil entwickeln. So entstehen neue politische Akteure auf regionaler Ebene, die nicht mehr den lokalen Egoismen verhaftet sein müssen, sondern übergreifende Perspektiven zur Geltung bringen können.

4 Ausgewählte Handlungsfelder

Die neuen stadtrationalen Kooperationen sind in teilweise verschiedenen, teilweise aber auch gleichartigen Handlungsfeldern aktiv (vgl. Tab. 1). Im Folgenden werden beispielhaft die drei Handlungsfelder Einzelhandel, ÖPNV und Metropolregionen

herausgegriffen und die unterschiedlichen Handlungsansätze für diese Bereiche vergleichend vorgestellt. Während die Thematik Einzelhandel dabei mehr oder weniger in die Aktivitäten der Regionalplanung eingebunden ist, stellt die ÖPNV-Thematik nicht nur ein planerisches, sondern über die Trägerschaft auch ein umsetzungsorientiertes Handlungsfeld dar. Die Aktivitäten zu den von der Ministerkonferenz für Raumordnung bestimmten Metropolregionen (MKRO) zielen schließlich auch auf eine bessere Vermarktung der jeweiligen Regionen.

4.1 Einzelhandel

Zwischen den Städten und Gemeinden innerhalb von Stadtregionen gibt es seit geraumer Zeit einen enormen Wettbewerb um die Ansiedlung oder auch Erweiterung von Einzelhandelseinrichtungen. Auf der einen Seite droht ein Funktionsverlust des Einzelhandels in den Innenstädten und städtischen Nebenzentren, auf der anderen Seite gewinnen die großflächigen Einzelhandelsstandorte auf der grünen Wiese. Es kommt auf diese Weise vielfach zu gravierenden Veränderungen in den traditionell gewachsenen Zentren- und Versorgungsstrukturen von Stadtregionen. Zentrale Ursache für diese Veränderungen ist der Strukturwandel im Einzelhandel. Neue Betriebstypen und -standorte auf der Angebotsseite und ein Wandel der Nachfrage sind hier die beiden wichtigsten Aspekte. Um negative räumliche und städtebauliche Auswirkungen durch eine unabgestimmte Ansiedlung von großflächigen Einzelhandelsstandorten zu vermeiden, bieten die neuen Organisationsformen der interkommunalen Zusammenarbeit Ansatzpunkte, durch regionale Einzelhandelskonzepte zwischen den unterschiedlichen Interessen der einzelnen Gemeinden zu vermitteln und zu Lösungen zu kommen, die die Attraktivität der gesamten Region verbessern.⁶

In den vier betrachteten Regionen zeigen sich trotz weitgehend übereinstimmender Problemwahrnehmung unterschiedliche Ansätze, mit diesem Thema umzugehen: In der Region Hannover trat nach über zweijähriger intensiver Beschäftigung im Oktober 2001 ein regionales Einzelhandelskonzept als Ergänzung des Regionalen Raumordnungsprogramms 1996 in Kraft, durch das die Neuansiedlungen und Betriebserweiterungen von großflächigen Einzelhandelsvorhaben auf flächenhaft dargestellte Versorgungskerne und Standortbereiche konzentriert werden sollen und der verbleibende Raum zu „Tabuflächen“ erklärt wird (vgl. MENSING 2002; PRIEBES 2004). Das gemeinsam mit den wichtigsten Akteuren entwickelte Einzelhandelskonzept wurde auch in das neue Regionale Raumordnungsprogramm 2005 übergeführt. Alternative Überlegungen, raumordnerische Verträge mit allen Städten und Gemeinden zu schließen, wurden nicht weiter verfolgt. Im neuen Regionalen Raumordnungsprogramm sind stattdessen entsprechend dem Zentrale-Orte-System Versorgungskerne und zentralörtliche Standortbereiche für großflächige Einzelhandelsvorhaben für die Region Hannover auch zeichnerisch festgesetzt worden (REGION HANNOVER 2005, 61). Änderungen dieser Zentrenstruktur sind nur durch ein förmliches Verfahren einschließlich eines positiven Beschlusses der Regionalversammlung möglich.

⁶ Vgl. zum Überblick AG 2006, 8ff., wo das Thema ausführlich als erster Punkt unter „Best Practices“ für innovative Regionalplanung in Ballungsräumen behandelt wird.

Für den Großraum Braunschweig wurde in den vergangenen Jahren ein vergleichbares Konzept erarbeitet (CIMA o.J.). Auf der Basis einer umfassenden Analyse der Einzelhandelssituation wurden Leitvorstellungen zur regionalen Einzelhandelsentwicklung formuliert, die ebenfalls zeichnerisch in Form von 18 regional bedeutsamen Einzelhandelsentwicklungsschwerpunkten festgelegt sind. Die Umsetzung dieser Empfehlungen in einen regionalen Raumordnungsplan steht allerdings noch aus, wird aber durchaus angestrebt.

Für den neu gegründeten Verband Region Rhein-Neckar gibt es noch kein umfassendes regionales Einzelhandelskonzept. Ein wichtiges Ziel des neuen Verbandes ist es aber, einen einheitlichen Regionalplan für die gesamte Region zu erstellen. Bisher gab es für den Vorgänger des Verbandes Region Rhein-Neckar, den Raumordnungsverband Rhein-Neckar, eine zweistufige Regionalplanung mit einem grenzüberschreitenden Raumordnungsplan in der ersten Stufe und einer Regionalplanung für die Teilregionen in den einzelnen Bundesländern Hessen, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz. Hier gab es in den einzelnen Bundesländern unterschiedliche landesgesetzliche Vorgaben zur Steuerung von Einzelhandelsgroßprojekten, die den Umgang mit dieser Thematik bisher erschwert haben.

Auch in der Region Stuttgart ist der Einzelhandel ein zentrales Thema für die Regionalplanung. Im Jahr 2002 wurde der bereits bestehende Regionalplan in diesem Punkt geändert, um raumordnerisch den Einzelhandel verstärkt auf die Innenstädte auszurichten und neue dezentrale Einzelhandelsstandorte zu reduzieren (VERBAND REGION STUTTGART 2002). Grundsätzlich sind großflächige und überörtlich wirksame Einzelhandelsbetriebe nur im Oberzentrum Stuttgart sowie den Mittel- und Unterezentren zulässig. Innerhalb dieser Zentren sind großflächige Einzelhandelsbetriebe nur in den konkret im Regionalplan dargestellten Standortbereichen zuzulassen (vgl. AG 2006, 9f.). Diese Standortbereiche gelten nicht für nicht-zentrenrelevante Einzelhandelsgroßprojekte wie Möbelhäuser, Bau- und Gartenmärkte.

4.2 ÖPNV

Ein zweites klassisches Problem- bzw. Aufgabenfeld der stadtregionalen Maßstabsebene ist ein regional integrierter Öffentlicher Personennahverkehr. Die planerische Steuerung einer integrierten Flächen- (und auch Einzelhandels-) Entwicklung ist aufs Engste mit der Funktionalität des stadtregionalen Verkehrsnetzes insgesamt verknüpft. Aktuell stehen die Stadtregionen vor neuen Aufgaben und Problemen: Veränderungen regionaler Siedlungsstrukturen im Zuge einer fortgesetzten Suburbanisierung sowie veränderter kultureller Präferenzen und Lebensweisen, die sich insbesondere in ausgreifenden Aktionsräumen und der zunehmenden Bedeutung von Freizeitverkehren abbilden, unterminieren die Effizienz liniengebundener ÖPNV-Systeme und die Möglichkeiten einer flächendeckenden Anbindung. Gleichzeitig verringern sich die Handlungsspielräume aufgrund der Finanzprobleme der öffentlichen Haushalte, aktuell zugespißt durch die Kürzungen der Regionalisierungsmittel des Bundes.

In den vier Stadtregionen führt dies zu unterschiedlichen Problemen und Reaktionen. Auf der regionalplanerischen Ebene zeichnen alle hier untersuchten stadtregionalen Verbandsorganisationen für die regionale Verkehrsplanung verant-

wortlich. In Braunschweig, Hannover und in Stuttgart (teilweise) sind sie darüber hinaus selbst zum Aufgabenträger des regionalen ÖPNV bestellt worden (vgl. AG 2006, 28ff.).

Im Großraum Braunschweig hat der Zweckverband deutliche Defizite in der Abwicklung der regionalen Nord-Süd-Verkehre ausgemacht, die bisher ganz überwiegend mit dem privaten Pkw erfolgen. Daher soll (ab 2009) die RegioStadtbahn eine umsteigefreie Erreichbarkeit der regional bedeutsamen Stadtzentren (insbesondere Braunschweig) und somit wesentlich attraktivere regionale Nord-Süd-Schienenverbindungen schaffen. Das System basiert auf einer Verknüpfung von Eisenbahn- und Stadtbahnstrecken, die von speziell modifizierten Stadtbahnfahrzeugen mit Hybridantrieb befahren werden sollen.

Auch in der Region Hannover ist man seit Jahren darum bemüht, das Liniennetz der Stadtbahn und der S-Bahn besser an die veränderten Siedlungsstrukturen außerhalb der Kernstadt anzupassen. Für die durch Busse erfolgende Bedienung der Fläche stehen jedoch eher Angebotsreduzierungen als -ausweitungen an. Strukturell bedeutsam ist, dass die Region hier nicht nur Aufgabenträger ist, sondern gleichzeitig direkt oder indirekt Hauptgesellschafter der zwei – neben der DB – wichtigsten Verkehrsbetriebe in der Region ist.

Der Verband Region Stuttgart ist Aufgabenträger für S-Bahnen, einige Regionallinien und Nachtbusse im Regionalverkehr. Sein wichtigstes Entwicklungsprojekt ist eine 66,5 Mio. Euro teure Beteiligung am Projekt Stuttgart 21, um eine optimale Verzahnung des regionalen Schienennetzes mit dem neuen Fernbahnhof im Zentrum von Stadt und Region zu gewährleisten.

4.3 Metropolregionen

Mit der 2005 erfolgten Neuausweisung vier weiterer Metropolregionen durch die MKRO sind nun auch Hannover und Braunschweig gemeinsam mit Göttingen sowie die Region Rhein-Neckar in den offiziellen Status einer Europäischen Metropolregion „aufgestiegen“. Sie ergänzen die sieben bereits Mitte der 1990er Jahre definierten Metropolregionen. Inwiefern ist aber diese Ausweisung für die Prozesse der stadtreionalen Kooperation bedeutsam (vgl. AG 2006, 36; IKM 2006)?

Der 2005 auf freiwilliger Basis gegründeten „Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen“ sind neben Städten und Landkreisen sowie dem Regionalverband Südostniedersachsen auch der Zweckverband Großraum Braunschweig und die Region Hannover als Mitglieder beigetreten. Darin sind sieben thematische Projektgruppen entstanden, in denen auf freiwilliger Basis breitere regionale Kooperationen aufgebaut werden sollen, um die Position im Wettbewerb der europäischen Metropolen zu verbessern. Mitarbeiter aus beiden stadtreionalen Verbänden haben in den Projektgruppen zentrale Verantwortlichkeiten übernommen. Eine bedeutsame programmatische Neuorientierung der Arbeit in den beiden stadtreionalen Verbänden als Folge der Bildung der Metropolregion lässt sich jedoch nicht erkennen.

Im Rhein-Neckar-Raum kann man die Neuausweisung als Europäische Metropolregion gewissermaßen als essenziell für die Neustrukturierung des stadtreionalen Verbands ansehen. Hier führte die „drohende“ Nicht-Ausweisung als Metropolregion durch die MKRO – unter tatkräftiger Mitwirkung des in Umstrukturierung

befindlichen Raumordnungsverbands – zu einem regionalen Schulterschluss der politischen und wirtschaftlichen Akteure, der dann einerseits die offizielle Anerkennung als Metropolregion einbrachte und damit andererseits die politische Unterstützung für einen neuen Staatsvertrag als Grundlage einer neuen länderübergreifenden Verbandsorganisation sicherte. In enger Abstimmung zwischen Verband und privatwirtschaftlich finanzierten Kooperationen wird seitdem eine Vielzahl von Projekten und Initiativen betrieben, um die Region im europäischen und internationalen Standortwettbewerb besser zu positionieren.

Ein ganz ähnlicher Schwerpunkt auf der primär ökonomischen Vernetzung der Region mit beabsichtigter Wirkung nach außen lässt sich auch in der Umsetzung des Themas Metropolregion in der Stadtregion Stuttgart feststellen. In dieser Metropolregion „der ersten Generation“ ist der Verband Region Stuttgart als zentraler Akteur der Metropolregion fest etabliert, und zwar sowohl als maßgebliche Institution der strategischen regionalen Entwicklungsplanung (z.B. Ausbau Flughafen/neue Messe Fildern, Projekt Stuttgart 21) als auch als Sprecher der Europäischen Metropolregion Stuttgart nach außen. Das besondere Engagement für die Thematik wird auch dadurch deutlich, dass der Regionaldirektor des Verbandes Region Stuttgart auch Sprecher von METREX (Metropolitan Exchange) ist, einem Zusammenschluss von 30 Metropolregionen in Europa, dem auch zahlreiche deutsche Regionalverbände angehören. Neben dem Austausch unter seinen Mitgliedern organisiert METREX die Interessenvertretung der Metropolregionen gegenüber den Organen der EU (vgl. AG 2006, 36).

5 Fazit

Die Analyse der vier ausgesuchten Fallbeispiele hat gezeigt, dass die neuen stadtregionalen Kooperationen in den letzten zehn Jahren sehr vielfältige Problemlagen aufgriffen haben, wobei durchaus Ähnlichkeiten in der Wahrnehmung von Problem- und Handlungsfeldern bestehen. Gleichwohl zeigt sich heute eine sehr unterschiedliche Breite und Intensität der stadtregionalen Handlungsansätze.

Zunächst ist festzuhalten, dass die immer schon für die Gestaltung des Stadt-Umland-Verhältnisses relevanten „klassischen“ Themen, wie z.B. Fragen der Flächennutzung und Verkehrsorganisation, der Ver- und Entsorgung sowie der Naherholung und Freizeit, weiterhin für Politik und Planung eine Rolle spielen. Zusätzlich rückt seit einiger Zeit vor dem Hintergrund der verschärften „Konkurrenz der Regionen“ aber auch die Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung mit Hilfe strukturpolitischer Ansätze, des Regionalmarketings usw. in den Vordergrund des Interesses. So sehr gerade bei diesen Fragen deutlich wird, dass nicht einzelne Städte und Gemeinden, sondern die gesamte Stadtregion der „Standortraum“ ist, der sich in Konkurrenz mit anderen Stadtregionen befindet, so hat dennoch – und vielleicht mehr denn je – die kommunale Autonomie für die Politik in Städten und Gemeinden einen sehr hohen Stellenwert. Daher kann es nicht überraschen, dass die vergleichende Betrachtung der hier untersuchten Stadtregionen zunächst einmal zu zwei Schlussfolgerungen führt:

- Ansätze zur politisch-planerischen Gestaltung stadtregionaler Entwicklungen und zur besseren Kooperation in Stadtregionen erfordern Mehr-Ebenen-Systeme,

die gemeinsames Handeln bei voller Wahrung der kommunalen Autonomie ermöglichen;

- es gibt kein verallgemeinerbares „Idealmodell“, das auf alle Stadtregionen übertragbar wäre, da die je spezifische Situation, individuelle Kooperations-tradition und politische Kultur nach angepassten Lösungen verlangt.

Zusammenfassend betrachtet erfordern die komplexen Aufgaben stadtreptionaler Gestaltung Organisationsformen, die belastbare Regelungen auch rechtlicher und finanzieller Art sowie politische „Koppel-Geschäfte“ ermöglichen (vgl. dazu z.B. DANIELZYK 2006; PRIEBIS 2006). Informelle Kooperationsformen (wie z.B. Regionalkonferenzen) oder nur auf ein Thema gerichtete Organisationen (wie z.B. Zweckverbände in den Bereichen Ver- und Entsorgung, soziale Infrastruktur, Verkehr) reichen allein bei weitem nicht zur Bewältigung der heutigen Anforderungen aus. Vorteilhaft sind demgegenüber offenkundig sog. Mehrzweckverbände (wie z.B. der Verband Region Stuttgart oder der Kommunalverband Großraum Hannover als Vorgänger der heutigen Region Hannover) oder regionale Gebietskörperschaften (wie z.B. die Region Hannover).

Allerdings erschweren diese formellen, öffentlich-rechtlich gestalteten und handlungsfähigen Organisationsformen die Zusammenarbeit mit privaten bzw. privatwirtschaftlichen Akteuren zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung. Dafür sind netzwerkartige Kooperationsformen erforderlich, die auch nicht strikt an die räumliche Abgrenzung der formell verfassten Region gebunden sein müssen, sondern sich räumlich entsprechend der relevanten Zusammenhänge erstrecken können. Alle vier der von uns untersuchten Stadtregionen haben derartige Kooperationsansätze aufzuweisen. Gerade in Stadtregionen wie Stuttgart und Hannover finden sich auch Formen der Zusammenarbeit, die über die engeren Regionsgrenzen hinausreichen.

Offenkundig ist es also zur Bewältigung der heutigen Herausforderungen für stadtreptionale Gestaltungsansätze notwendig, formelle, rechtlich verfasste mit „weichen“, netzwerkartigen Kooperationsformen zu verknüpfen. Dabei ist es wichtig, dass eine zentrale Moderationsinstanz die Koordination der verschiedenen Ansätze und Kooperationsformen organisiert. Dafür kommen vor allem die hier näher betrachteten Regionalverbände bzw. Regionen in Frage. Letztlich lässt sich diese Struktur in allen vier von uns untersuchten Stadtregionen beobachten, wobei die Verknüpfung der verschiedenen Formen und Ansätze in den Regionen Stuttgart und Rhein-Neckar besonders ausgeprägt zu sein scheint. Das könnte mit der bereits genannten stärkeren wirtschaftlichen Orientierung zu tun haben.

Die geschilderten komplexen Steuerungsansätze und Kooperationsformen sind für Öffentlichkeit und Medien, aber auch für die lokale Politik nicht immer leicht zu verstehen und zu durchschauen. Von daher ist die Transparenz der Strukturen und – auch im Interesse einer möglichst großen Handlungseffizienz – die politische Legitimation des Handelns auf stadtreptionaler Ebene von großer Bedeutung. Im System der repräsentativen parlamentarischen Demokratie wird dieses am besten über die Direktwahl einer entsprechenden Vertretungskörperschaft gewährleistet. Direkt gewählte Regionalversammlungen gibt es in den Regionen Hannover und Stuttgart. Das verbessert nach unserem Eindruck die Handlungsfähigkeit der stadtreptionalen Ebene in diesen Regionen in entscheidender Weise.

Offen ist demgegenüber die Antwort auf die Frage, welche Rolle die Beteiligung der Bevölkerung an diesen Prozessen – jenseits der ja auch nur in wenigen Fällen möglichen Direktwahl der Regionalversammlung – spielt. Handlungsräume, die weit über den eigenen Wohnstandort hinausreichen („regionalisierte Lebensweisen“), sind heute für weite Teile der Bevölkerung charakteristisch. Es ist allerdings noch nicht ausreichend empirisch untersucht, ob dem auch „stadtregionale Bewusstseinsformen“ entsprechen und ob deren Vorhandensein stadtregionale Gestaltungsansätze der Politik und Planung erleichtert.

Unsere vergleichende Betrachtung von vier Stadtregionen hat einerseits durchaus zu politischen und planerischen Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen geführt, andererseits aber auch fehlende Kenntnisse über solche stadtregionalen Kooperationen deutlich gemacht. In mancher Hinsicht hat die empirische Erforschung von Stadtregionen gerade erst begonnen.

Tabelle 1: Übersicht über vier ausgewählte stadtregionale Kooperationen

	Zweckverband Großraum Braun- schweig	Verband Region Rhein-Neckar	Verband Region Stuttgart	Region Hannover
Gründung	1991	2006 Vorläufer: Raumordnungsver- band Rhein-Neckar (1970–2006)	1994 Vorläufer: Regionalverband Mittlerer Neckar (1974–1994)	2001 Vorläufer: – Kommunalver- band Großraum Hannover (1992–2001) – Zweckverband Großraum Hanno- ver (1980–1992) – Verband Groß- raum Hannover (1963–1980)
Anlass der Gründung		Im Zusammenhang der Bewerbung für den Status Metropol- regionen	Verlust von Arbeitsplätzen durch die Sondersituation in Ostdeutschland nach der Wiedervereinigung	kontinuierlich zuneh- mende Integration
Treibende Kräfte	Anerkennung durch nationale Wettbe- werbe (z.B. Regio- nen der Zukunft) wichtig; IG Metall	Anerkennung als Me- tropolregion wichtig für Staatsvertrag; Initiative zur Bildung einer „Metropolregi- on“ durch stellver- tretenden Vorstands- vorsitzenden der BASF	Regionale Wirtschaft wollte Regionalkreis; Großunternehmen zurück- haltend	Drei kommunale Po- litiker, die ausschie- den und von Idee der Stadtregion überzeugt waren
Fläche	5.078 qkm	5.600 qkm	3.654 qkm	2.290 qkm
Einwohner	1,1 Mio.	2,4 Mio.	2,6 Mio.	1,1 Mio.
Siedlungs- strukturen, Anzahl der Gemeinden und Land- kreise	Polyzentrisch: WOB, BS, SZ und 5 Landkreise GF, GS, PE, HE, WF mit 104 Gemeinden	Polyzentrisch: MA, HD, LU und 6 Landkreise in 3 Bun- desländern	Monozentrisch: Stadtkreis Stuttgart und 5 Landkreise BB, ES, GP, LB, WN, 179 Städte und Gemeinden	Monozentrisch: H und 20 Städte u. Gemeinden zwischen 13.000 und 62.000 EW

Status	Zweckverband	Körperschaft des öffentlichen Rechts (tendenziell Zweckverband)	Körperschaft des öffentlichen Rechts	Gebietskörperschaft, Gemeindeverband
Organisation	Verbandsversammlung mit 59 ehrenamtlich tätigen Mitgliedern, die aus Räten und Kreistagen gewählt werden Verbandsverwaltung (mit von der Versammlung gewähltem Verbandsdirektor als Beamter auf Zeit)	Verbandsversammlung mit 96 Mitgliedern (24 OBs und Landräte als „geborene Mitglieder“ sowie 72 Mitglieder, die als Kreistags- bzw. Stadtratsabgeordnete indirekt gewählt sind) Geschäftsstelle	Regionalversammlung mit direkt gewählten 93 Mitgliedern Geschäftsstelle mit hauptamtlichem Regionaldirektor	Regionsversammlung mit 84 direkt gewählten Regionsabgeordneten direkt gewählter Regionspräsident mit Regionsverwaltung; keine Gemeindekammer
Aufgaben	Außer ÖPNV keine Umsetzungsaufgaben; „nur“ Planungs- und Managementaufgaben	Planungsverband; Standortprofilierung der Region	Planungsverband; Aktivierung von ökonomischem Wachstumspotenzial	Planungs- und Umsetzungsaufgaben plus Beteiligungs-/operative Gesellschaften (Zoo, ÖPNV etc.)
Finanzierung	Verbandsumlage und Zuweisungen von Bund/Land	Umlage + Landeszuweisungen (450 T€)	Verbandsumlage + Verkehrsumlage + Abfallumlage + Förder- und Drittmittel	Umlage (40%) + Landeszuweisung (ca. 20%) + eigene Einnahmen (ca. 40%)
Haushaltsvolumen	71 Mio. € (2003)	3 Mio. € + Projektfinanzierungen	260 Mio. € (2006)	1.200 Mio. € davon 63% Sozialetat und 9% Personal
Anzahl der Mitarbeiter	25	30	45 Geschäftsstelle 20 Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH 20 VVS GmbH	1.900
Kooperationen mit anderen regionalen Institutionen	Projekt Region Braunschweig GmbH; Braunschweigische Landschaft e.V.; Stiftung Braunschweigischer Kulturbesitz; Kooperation in der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen	Regionalmarketing GmbH (50% Verband, 50% Kammern); Kooperationen mit RND e.V.; Zukunftsinitiative; Wirtschaftsforum der 4 IHKs; Ab 1.7.2006: Metropolregion Rhein-Neckar GmbH (getragen von Regionalverband, Zukunftsinitiative Metropolregion und IHKs)	auf der Webseite gelistete Partner in der Region: Forum Region Stuttgart e.V.; Wirtschaftsförderung Region Stuttgart (Tochtergesellschaft); Regio Stuttgart Marketing und Tourismus GmbH; Inititative MedienRegion Stuttgart; KulturRegion Stuttgart e.V.; SportRegion Stuttgart e.V.; Dialogforum der Kirchen; FrauenRatschlag Region Stuttgart e.V.; IHK Region Stuttgart; Handwerkskammer Region Stuttgart; IG Metall Region Stuttgart	eher Beteiligungen als Kooperationen (z.B. Wirtschaftsförderungsgesellschaft hannover impuls); Kooperation in der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen; Verein ProHannover Region

Verhältnis zu Mitgliedern	Nur Interesse, wenn Nutzen deutlich wird – „sonst brauchen wir den Verband nicht“	Unterschiedliches Problembewusstsein bei Mitgliedsgemeinden: Heidelberg sieht Notwendigkeit weniger als Ludwigshafen oder Mannheim; Mittelzentren sind für Projekte leichter zu gewinnen als Oberzentren, auch wenn bei Erfolg alle mitmachen	Auseinandersetzung mit OB Stuttgart um Rollen in der Region; z.T. Schwierigkeiten mit Bürgermeistern und Landräten der beteiligten Gemeinden/Kreise, die gleichzeitig im Landesparlament sitzen; Probleme, die Vermögensumlage für die neue Messe den räumlich weiter entfernten Gemeinden begreiflich zu machen	Viele Aufgaben bei Gemeinden; Bei Einzelhandelsabsprachen sind Verträge wichtig, mündliche Vereinbarungen reichen nicht
Verhältnis zum Land	Einrichtung des Verbands durch Landesgesetz	Drei Länder; Zurückhaltung beim Land Hessen		Regionsgesetz; Sonderrolle gegenüber Gemeinde- und Landkreisordnung
Verhältnis zur Wirtschaft	Austausch und Kooperationen mit Wirtschaft über Projekt Region BS	Struktur wirtschaftsorientiert: „Unternehmen haben gelernt, dass es neben Wirtschaft auch demokratische Strukturen gibt“	Netzwerkbildung	Verein Pro Hannover Region; Seit 2003: hannoverimpuls
Regionalplanerische Instrumente	RROP mit frühzeitiger Beteiligung aller Akteure Moderierte Dialoge im Kontext 2030	ROP für die Verbandsregion	Regionalplan; Planungsgebot	RROP in der Regionalplanung plus diverse Instrumente im Bereich der Aufsichts- und Umsetzungsmaßnahmen (Genehmigung der F-Pläne)
Besondere Problemfelder	Einzelhandel: Wettbewerb der Gemeinden vs. Regionales Einzelhandelskonzept; ÖPNV: Regionalbahn, Reduzierung der Regionalisierungsmittel; Hochwasserschutz-Abstimmung	Großflächiger Einzelhandel: gebietsscharfe Festlegung der regionalbedeutsamen Einzelhandelsprojekte im Regionalplan nach Vorbild B.-W.; Große regionale Projekte (ICE-Strecke, SAP-Arena, SAP-Stadion Heidelberg)	Einzelhandel, Siedlungsflächenausweisung im Kontext demografischen Wandels; Neue Messe; ggf. Flughafenausbau	Einzelhandel; Imageförderung; Tragfähige Finanzierung

Quellen:

1. Internetauftritte der vier Institutionen:

REGION HANNOVER o.J.: www.hannover.de/ (Zugriff: 02.08.2006)

VERBAND REGION STUTT GART o.J.: www.region-stuttgart.org/vrs/main.jsp?navid=357 (Zugriff: 04.08.2006)

VERBAND REGION RHEIN-NECKAR o.J.: www.region-rhein-neckar-dreieck.de (Zugriff: 03.08.2006)

ZWECKVERBAND GROßRAUM BRAUNSCHWEIG o.J.: www.zgb.de/ (Zugriff: 04.08.2006)

2. Informationen aus Gesprächen mit den Herren Kegel (Braunschweig), Prof. Dr. Priebis (Hannover), Dr. Seimetz (Mannheim) und Dr. Steinacher (Stuttgart) während einer Bereisung der vier Einrichtungen im März 2006.

Literatur

- AG 2006 = Arbeitsgemeinschaft der Regionalverbände in Ballungsräumen/Regionalverband Ruhr (Hrsg.) 2006: Regionalverbände: starke Partner für die Zukunftsgestaltung in den Ballungsräumen. Hannover, Essen.
- ARL 1999 = Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) 1999: Die Region ist die Stadt. Gemeinsame Jahrestagung ARL/DASL. Hannover (= Forschungs- und Sitzungsberichte, 206).
- ARNDT, M. 2006: Vier Jahre Region Hannover – eine Zwischenbilanz. In: REGION HANNOVER (Hrsg.): Effizientes stadtrregionales Management – Dokumentation der Fachtagung. Hannover, S. 61–72.
- BBR 1999 = Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) 1999: Perspektiven für die Region als Planungs- und Handlungsebene. In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 9/10, S. 577–711.
- CIMA STADTMARKETING o.J.: Regionales Einzelhandelsentwicklungskonzept für den Großraum Braunschweig. Lüneburg.
- DANIELZYK, R. 2006: Städte im regionalen Kontext – Strategien und Organisationsformen für Stadtregionen. In: SINNING, H. (Hrsg.): Stadtmanagement. Strategien zur Modernisierung der Stadt (-Region). Dortmund, S. 191–203.
- IKM 2006 = Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland (Hrsg.) 2006: Europäische Metropolregionen in Deutschland. Ansatz – Akteure – Aktivitäten. Stuttgart.
- KEGEL, U.: 2006: Neue Planungsprozesse für die Regionalplanung. In: SELLE, K. (Hrsg.): Praxis der Stadt- und Regionalentwicklung. Analysen. Erfahrungen. Folgerungen. Dortmund, S. 90–100.
- KUNZMANN, K. 2001: Welche Zukünfte für Suburbia? Acht Inseln im Archipel der Stadtregion. In: BRAKE, K., J. S. DANGSCHAT u. G. HERFERT (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen, S. 213–222.
- MENSING, K. 2002: Regionales Einzelhandelskonzept für den Großraum Hannover. Vortragsmanuskript zur 25. Urbanicom-Studientagung vom 3. bis 5.6.2002 in Osnabrück.
- PRIEBS, A. 2002: Die Bildung der Region Hannover und ihre Bedeutung für die Zukunft stadtrregionaler Organisationsstrukturen. In: Die Öffentliche Verwaltung, 55, S. 144–151.
- PRIEBS, A. 2004: Verbindliche Rahmensetzung für den großflächigen Einzelhandel – Regionales Einzelhandelskonzept für die Region Hannover. In: RaumPlanung 113, S. 78–82.
- PRIEBS, A 2006: Die Stadtregion als Handlungsebene – klassische Modelle und aktuelle Ansätze. In: REGION HANNOVER (Hrsg.): Effizientes stadtrregionales Management – Dokumentation der Fachtagung. Hannover, S. 73–80.
- REGION HANNOVER 2005: Regionales Raumordnungsprogramm 2005. Hannover.
- SEIMETZ, H.-J. 2006: Die Metropolregion Rhein-Neckar und ihre Bedeutung für die Raum- und Regionalentwicklung. Präsentation eines Vortrages am 2. Februar 2006 in Kaiserslautern. http://www.uni-kl.de/FG-RuR/termine/aktuell/kolloq_ws0506_seimetz.pdf (abgerufen am 02.08.2006).
- SIGISMUND, M. 2006: Zurück in die Stadt? In: Bundesbaublatt, 55. Jg., H. 5, S. 14–16.
- STEINACHER, B. 2000: Zukunftsperspektiven für die Region Stuttgart. In: Standort. Zeitschrift für angewandte Geographie, Bd. 24, H. 2, S. 18–24.
- VERBAND REGION STUTTGART 2002: Regionalplan. Teiländerung für das Kapitel 2.7 vom 13.03.2002. Stuttgart.