

Peter SCHMITT, Dortmund

## **Raumdiskurs und Governance.**

### **Die schwierige „Metropolisierung“ des Verdichtungsraums Rhein-Ruhr<sup>1</sup>**

#### **Summary**

In the following paper the author focuses on the level of larger urban agglomerations. After referring briefly to the main impact of the considerable body of scientific literature on urban configurations of the superior leagues in a globalising world, the political response in German spatial development strategies will be outlined. In 1995, for the very first time, the strategic importance of six German conurbations, among others Berlin, Hamburg, Munich and Rhein-Main as well as the by far largest one Rhein-Ruhr, has been emphasised through the nomination as „European Metropolitan Regions“ in the German Federal Action Plan. This newborn „spatial scale“ will be discussed in the light of the ongoing debate on new modes of metropolitan governance in which spatial policies are embedded. In the final part, the author reflects on one decade of spatial policy discourses regarding the transformation of the conurbation Rhein-Ruhr into a metropolitan region. Here the difficulties and controversies within a somewhat complex power-geography come to the fore, particularly in view of setting out a new layer for metropolitan governance.

#### **Einleitung**

Im vorliegenden Beitrag wird der Blick auf die im deutschen Kontext als Metropolregionen bezeichnete Raumkategorie gelenkt. Zunächst werden aus raumwissenschaftlicher Perspektive die wesentlichen Argumente zusammengetragen, welche diesen Räumen einen deutlichen Bedeutungszuwachs für die ökonomische Raumentwicklung attestieren. Dieser damit einhergehende Deutungswandel ist auch in der deutschen Raumordnungspolitik erkennbar. So hat bereits im Jahre 1995 die Ministerkonferenz für Raum-

---

<sup>1</sup> Der folgende Beitrag stützt sich auf Untersuchungen im Rahmen des laufenden DFG-Projekts: Das strategische Raumkonzept „Metropolregion Rhein-Ruhr“ – Analyse der planungspolitischen Diskurse über den polyzentrischen Verdichtungsraum als Metropolregion von 1995 bis 2005.

ordnung ihre konzeptionelle Betrachtungsweise insofern neu justiert, als dass sie die strategische Bedeutung von insgesamt sechs deutschen Verdichtungsräumen für die internationale Wettbewerbsfähigkeit sowohl Deutschlands als auch Europas herausgestellt und sie als „Europäische Metropolregionen“ kenntlich gemacht hat. Diese strategische Neubewertung wird kurz umrissen, um daran anknüpfend die Debatte um „Metropolitan Governance“ aufzugreifen. Dabei werden die wesentlichen Notwendigkeiten und Herausforderungen destilliert, um das Handlungsvakuum auf der Ebene der Metropolregionen aufzufüllen und ihre planungspolitische Gestaltungsfähigkeit zu ermöglichen. Im zweiten Teil wird exemplarisch der von der Landesregierung Nordrhein-Westfalen seit zehn Jahren (eigentlich) intendierte „Metropolisierungsdiskurs“<sup>2</sup> im Verdichtungsraum Rhein-Ruhr reflektiert. Dabei werden vor allen Dingen die Hemmnisse heraus gestellt, warum innerhalb dieses Diskurses bislang nicht die Voraussetzungen geschaffen wurden, leistungsfähige „Governance-Strukturen“ zu entwickeln, in welchen die Herausforderungen dieses Verdichtungsraums als Metropolregion verhandelt und gestaltet werden konnten.

### **Die Heterogenisierung des Raumgefüges und das Herausschälen von Metropolregionen**

Der vor allen Dingen ökonomistisch eingefärbte Globalisierungsdiskurs beschreibt nunmehr seit einigen Jahren eine neue Quantität, aber vor allen Dingen auch Qualität der Internationalisierung von Produktion und Kapitalverwertung infolge verstärkter Flexibilisierungstendenzen in der Organisation der Produktionsprozesse, in der Deregulierung politisch-institutioneller Steuerungsmechanismen sowie technologischer Verbesserungen im Bereich der Logistik, Kommunikation und Information. Dabei wird das Denken und Handeln in „nationalstaatlichen Containern“ immer mehr zurückgedrängt (KEIL u. BRENNER 2003), während Ströme („Flows“) und Netzwerke die „neue räumliche Logik“ zunehmend prägen (CASTELLS 2002). Diese sind aber nicht völlig entgrenzt bzw. entbettet, sondern werden organisiert bzw. gesteuert von nach wie vor fixierten Orten („Places“). So ist weder ein Bedeutungsverlust des Raumes zu konstatieren, noch kann die beschleunigte Zirkulation von Menschen, Gütern, Kapital, Bildern und Zeichen als „Entterritorialisierung“ bzw. „Entgrenzung“ gedeutet werden. Vielmehr werden

---

<sup>2</sup> Demnach soll der Prozess der Metropolisierung nicht im raumstrukturellen Sinne verstanden werden (wie etwa bei BRONGER 2004), sondern als „Gegenstand bzw. Element von Diskursen“, so dass Repräsentationen (Raumabstraktionen, Metaphern, planungspolitische Dokumente usw.) sowie ihre Wirkungsweisen und Mechanismen im Fokus stehen (MIGGELBRINK 2002, 82), welche einen Deutungswandel vom Verdichtungsraum zur Metropolregion implizieren.

im Zuge der gegenwärtigen Phase der Globalisierung räumliche Strukturen und die territoriale Organisation politischer und vor allen Dingen ökonomischer Bezüge Neubewertet bzw. restrukturiert.

Die damit einhergehenden materiellen, institutionellen und strategischen Modernisierungsprozesse erzeugen neue Formen und Muster der räumlichen Akkumulation von Kapital, Macht und Innovation, die HARVEY (2001), in Anlehnung an Marx, als „spatial fix“ bezeichnet. Diese führen zu einer selektiven Konzentration von Wachstumspotenzialen, so dass die „Heterogenisierung des Raumgefüges“ forciert wird und sich die nationalen als auch transnationalen Städtesysteme weiter ausdifferenzieren (HEEG 2001). Infolgedessen wird der interregionale Konkurrenzkampf aufgrund drohender Entwertung bzw. potenziellem Aufstieg deutlich verschärft. Zwar sollte die „neue Geographie“ des post-fordistischen Regimes nicht auf die Relationen und Hierarchien der bedeutsamsten Agglomerationsräume, welche sich als so genannte World- und Global Cities bzw. Global-City-Regions oder auch Metropolregionen herauschälen, reduziert werden. Jedoch wird diesen in Anlehnung an eine kaum mehr überschaubaren Masse an Literatur eine Schlüsselrolle in der gegenwärtigen Phase der Globalisierung zugesprochen. Denn aufgrund der Lokalisierung von zahlreichen Headquartern multinationaler und transnationaler Unternehmen stellen diese „Places“ die Arenen dar, in denen die ökonomische Globalisierung kontrolliert und gelenkt wird.<sup>3</sup>

### **Globaler Standortwettbewerb zwischen Metropolregionen als strategische Herausforderung**

Ogleich infolge von Globalisierung und europäischer Integration der Grad der Faktormobilität zunehmend steigt, können die einzelnen Regionen nach wie vor standortdifferenzierende Wettbewerbsvorteile ausbilden, die weder im globalen noch im europäischen Raum beliebig transferierbar sind. Insbesondere den Agglomerationsräumen wird tendenziell nachgesagt, dass sie den ökonomischen Akteuren bessere Voraussetzungen bieten, um kollektive, standortgebundene Wettbewerbsgüter, wie Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften, Forschungs- und Entwicklungskapazitäten, Zugang zu Wissen, Bereitstellung von relevanten Informationen über Beschaffungs- und Absatzmärkte, zu bündeln. In bezug auf die Liga der Metropolregionen wäre vor allen Dingen die Einbindung in internationale Wissensnetze, höherwertige Infrastruktureinrichtungen, die materielle, aber auch symbolische Wirkung von Flagship-Projekten, (hoch)qualifizierte, kreative und konsumkräftige Einwohner sowie prestigeträchtige Messen, Ausstellungen,

<sup>3</sup> Vgl. beispielhaft die wesentlichen Schlüsseltexte in der Global- und World City Forschung: FRIEDMANN 1986; SASSEN 1991; SCOTT 2001; TAYLOR 2004.

Sport- und Kultureinrichtungen hinzuzufügen. Infolgedessen steht die raumbezogene Politik vor der Herausforderung, solche kollektiven standortgebundenen Wettbewerbsgüter in diesen Regionen vorzuhalten bzw. ihre Potenziale zu entfalten, um mobile Produktionsfaktoren (z.B. in Form von Direktinvestitionen) zu attrahieren. Dabei geht es insbesondere darum, die Entscheidungs-, Kontroll-, Innovations- und Gatewayfunktionen zu pflegen bzw. zu verbessern, um in sowohl quantitativer als auch qualitativer Sicht die „feinen Unterschiede“ von Metropolregionen im Vergleich zu „Nicht-Metropolregionen“ darzustellen.<sup>4</sup>

Auf diese Weise wird der Konkurrenzkampf der Unternehmen auch auf die Standortregionen, bzw., hinsichtlich der politischen Gestaltbarkeit, auf die jeweiligen Territorien übertragen. Dieser territoriale Wettbewerb folgt jedoch nicht den gleichen Spielregeln, denn die räumlichen Handlungslogiken der politischen Akteure sind im Gegensatz zu denen der Privatwirtschaft durch ihre territorialen Bezüge (z.B. Kommune, Regierungsbezirk, Bundesland) eindeutig vorgegeben. Da Metropolregionen in der Regel aus einem ganzen Cluster solcher Bezüge bestehen, können gravierende endogene Widerstände und Konkurrenzen auftreten, die eine gemeinsame, konzentrierte Regionalentwicklungspolitik hemmen (KNAPP u. SCHMITT 2003). So ist der Erfolg dieser territorialen Standortkomplexe, also die „Competitive Performance“, nicht nur allein von ihren „Competitive Assets“ abhängig, d.h. den standortgebundenen, kollektiven Wettbewerbsgütern, sondern auch von der „Governance“ dieser hierzu erforderlichen sozialen Interaktionen (DEAS u. GIORDANO 2001; KNAPP 2005). Diese soll helfen, die Profilierung der Metropolregion und die damit erwünschte positive Außendarstellung zu koordinieren, „um im territorialen Wettbewerb sichtbar zu werden“.

Dazu verleiht der positiv konnotierte Begriff der Metropole diesen Profilierungsbestrebungen enormen Nachdruck. Er wurde in den 1980er Jahren als Ausdruck einer wieder erstarkten Urbanitätslust in der Spätmoderne von der Wissenschaft und den Feuilletons, sowie zeitlich nachlaufend auch von der Politik (s. unten), wieder entdeckt (ZOHLEN 1995) und eignet sich, vertrauend auf die suggestive Wirkung der Metropolensemantik, hervorragend für das Städte- und Regionenmarketing. Vorteilhaft ist dabei auch, dass die Bezeichnung Metropole bzw. Metropolregion nicht zwangsläufig eine exakt abzugrenzende politisch-administrative Raumeinheit definiert, so dass sie einen größeren Spielraum bzw. gewisse Unbefangenheit zulässt.

### **Der raumordnungspolitische Reflex in Deutschland**

Im Jahre 1995 wurde erstmalig in Deutschland die strategische Bedeutung der sechs großen Verdichtungsräume Berlin/Brandenburg, Hamburg, Mün-

<sup>4</sup> Vgl. die tabellarische Zusammenschau der Metropolfunktionen bei BLOTEVOGEL 2005, 645.

chen, Stuttgart, Rhein-Main und Rhein-Ruhr durch die Darstellung als so genannte „Europäische Metropolregionen“ (EMRs) im raumordnungspolitischen Handlungsrahmen der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) herausgestellt.<sup>5</sup> Damit hat die MKRO ihre konzeptionelle Betrachtungsperspektive insofern neu justiert, als dass sie diese nicht mehr vornehmlich als Ordnungsräume definiert, welche vor weiteren Überlastungstendenzen zu schützen und deren Wachstumspotenziale in strukturschwache Räume zu dezentrieren sind. Mit Hilfe der „Motoren-Metaphorik“ verweist sie vielmehr auf ihre herausragenden Funktionen für die internationale Wettbewerbsfähigkeit sowie auf die Sicherstellung der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit sowohl Deutschlands als auch Europas (BMBAU 1995, 27). Demzufolge wird eine eindeutige Akzentuierung der Entwicklungsaufgabe gegenüber den anderen beiden Säulen, interregionale Gleichwertigkeit und ökologische Sicherung des raumordnungspolitischen Ziele-Dreiecks vorgenommen (BLOTEVOGEL 2005), was insbesondere an Hand der vorgeschlagenen Maßnahmen der extra installierten MKRO-Arbeitsgruppe abzulesen ist (BMBAU 1997).

Jedoch hebt BLOTEVOGEL (2005, 646) hervor, dass es bei der strategischen Ausrichtung der Metropolregionen Deutschlands in erster Linie darum gehen sollte, die komparativen Stärken auszubauen, d.h. im Abgleich mit anderen Metropolregionen im In- und Ausland durch (kooperative) Funktionsspezialisierungen die eigene Position nachhaltig zu stärken. Von daher sollten die deutschen Metropolregionen versuchen, sich in den entstehenden Nischen zu profilieren, um in bestimmten Funktionsbereichen national oder zum Teil auch international eine führende Rolle einzunehmen und demnach bestenfalls eine Position in der „zweiten Liga“ anzustreben bzw. zu festigen. Entscheidend sei es dabei, die jeweilige Landes- und Kommunalpolitik in angemessener Weise auf die metropolitanen Funktionen der Metropolregionen auszurichten. Diese politische Option wird vergleichsweise offensiv in den EMRs Hamburg und Stuttgart aufgegriffen.

Ogleich mit Blick auf die deutschen Metropolregionen (noch) keine eindeutigen Fördertatbestände seitens der nationalen oder auch europäischen Regionalpolitik auszumachen sind – dies eher indirekt seitens der Fachpolitiken unter dem Label der Technologie-, Kultur- oder auch Verkehrspolitik geschieht – so ist anscheinend die suggestive Wirkung dieser „neuen

---

<sup>5</sup> Zusätzlich wurde der Verdichtungsraum Halle/Leipzig-Sachsendreieck als „potenzielle Europäische Metropolregion“ heraus gehoben. Diese Trendumkehr wurde bereits im „Raumordnungspolitischen Handlungsrahmen“ im Jahre 1992 angedeutet, indem im „Leitbild Siedlungsstruktur“ bereits insgesamt elf deutsche „Agglomerationen mit internationaler bzw. großräumiger Ausstrahlung“, jenseits ihrer Funktion als Zentrale Orte, in einem großräumigeren funktionalen Zusammenhang dargestellt worden sind (BMBAU 1993, 5).

Elite“ im System der Städte und Regionen nicht zu unterschätzen. So wurde in jüngster Vergangenheit mit Hilfe einiger ehrgeiziger Initiativen versucht, die offizielle Aufnahme in den „MKRO Club“ der deutschen EMRs einzufordern. Beispielsweise ist es der Region Hannover im zweiten Anlauf gelungen, diesmal mit Braunschweig und Göttingen, die Zustimmung der MKRO im April 2005 herbeizuführen (PRIEBIS 2004). Das weite Umland der Stadt Nürnberg einbeziehend sowie die Betonung ihrer Gateway-Funktion für Mittel- und Osteuropa, hat anscheinend geholfen, dem Freistaat Bayern, nach München, eine zweite EMR zu beschern (FROMMMER u. BOMBA 2004). Denn nur als solche, „ist die Region auf den europäischen Landkarten eingetragen, was hinsichtlich der Planungen für transeuropäische Netze oder als Grundlage für neue Förderkulissen sich als nützlich erweisen wird. Darüber hinaus gewinnt sie im europäischen und internationalen Standortwettbewerb Kontur“, so der Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg, Dr. Ulrich Maly, in seinem Einladungsschreiben zur Regionalkonferenz „Metropolregion Nürnberg“ am 24. Juni 2004. Jedoch räumt er ein, „dass dafür eine intensivierte regionale Zusammenarbeit und die Profilierung ihrer Potenziale von Nöten ist, nur dann kann mit nachhaltiger Unterstützung auf allen politischen Ebenen gerechnet werden“ (Maly 2004). Dies zeigt, wie sich der oben skizzierte raumwissenschaftliche Metropolisierungsdiskurs in den letzten Jahren anscheinend auch in den politischen Gremien mehr und mehr manifestiert. Außerdem deutet das Zitat an, dass hier die politischen Entscheidungsträger auch erkannt haben, dass eine Metropolisierungsstrategie nur dann fruchten kann, sofern diese in eine „adäquate Governance-Struktur“ eingebettet ist, innerhalb welcher die Zukunftsfähigkeit eines Verdichtungsraums als Metropolregion verhandelt wird.

### **Die Debatte um Metropolitan Governance**

Im Zuge der Transformation der Weltwirtschaft scheinen sich im politischen Mehrebenensystem die koordinierenden und regulierenden institutionellen Arrangements des Staates „nach oben“ und „nach unten“ zu verschieben, so dass sowohl die subnationale, regionale Ebene als auch die supranationale Ebene zunehmend aufgewertet wird. Das dadurch entstehende Handlungsvakuum erhöht den Druck, diese neuen „Scales“ im politischen Mehrebenensystem zu organisieren bzw. die institutionellen Arrangements zum Teil neu zu verhandeln. Die raumordnungspolitische Konstituierung der EMRs in Deutschland kann als Versuch interpretiert werden, den Nährboden für eine „Governance for the metropolitan scale“ zu bilden, um dieses Handlungsvakuum auf der substaatlichen, regionalen Ebene aufzufüllen (OSSENBRÜGGE 2003).

Metropolitan Governance ist demzufolge die Art und Weise, wie die Politik gemeinsam mit außerparlamentarischen Akteuren versucht, ihre fehlende Steuerungsfähigkeit zu kompensieren und die auf dieser Ebene zunehmend komplexeren Herausforderungen anzunehmen. Denn die entstandenen Steuerungslücken können in der Regel nicht mehr von den traditionellen Institutionen abgedeckt werden, so dass Governance komplementär zum bestehenden institutionalisiertem staatlichen Steuerungssystem, d.h. zum Government, wirkt. Dadurch werden in der Praxis jedoch immer wieder Legitimationsprobleme verursacht, da nicht ausschließlich demokratisch gewählte Repräsentanten, sondern die regionalen Eliten bzw. weitere Schlüsselakteure diese neuen Netzwerkformen vornehmlich konstituieren (KÜBLER 2003).

So hat sich in den letzten Jahren eine lebhafte Debatte entfacht, wie Metropolregionen als Subjekte planungspolitische Gestaltungsfähigkeit erlangen können. Aus dieser können folgende Notwendigkeiten bzw. Herausforderungen heraus gestellt werden:

- Metropolitan Governance setzt eine Bündelung von Management-, Entwicklungs- und Marketingaktivitäten voraus, um die seitens der regionalen Schlüsselakteure (latent) vorhandenen institutionellen bzw. organisatorischen Fähigkeiten zu (re-)aktivieren (VAN DEN BERG et al. 1997). Dazu müssen neue Beziehungsgeflechte und Allianzen geschaffen werden und diese in die Alltagsroutine überführt werden (HEALEY 2002a).
- Bei dieser Re-Aktivierung der „regional organising capacity“ sind kollektive persuasive Effekte maßgeblich, die mit Hilfe strategischer Planung und Projekten sowie diskursiven Leitbildprozessen freigesetzt werden können. Dies kann durch Denkfabriken, Bürgerforen, Initiativkreisen der Wirtschaft, Wissenschaft oder auch der Medien gestaltet werden, welche eine tragende Rolle bei der Gestaltung stadtderegionaler Zukünfte spielen können (HEALEY 2002b). Strategische Akteure sollten dabei durch die Initiierung entsprechender oder die Nutzung bereits existierender Diskurse ein wie auch immer zu benennendes Raumkonstrukt in die soziale Kommunikation einfädeln und mit entsprechenden positiv besetzten Attributen bzw. Eigenschaften versehen (KNAPP 2005).
- Die Re-Aktivierung der „organising capacity“ ist um so wahrscheinlicher, je mehr sie einer gewissen räumlichen Logik folgt, d.h. sich auf einen nachvollziehbaren Raumausschnitt bezieht, sei es aus eher rational-funktionalen Gesichtspunkten, oder anknüpfend an eine latent vorhandene regionale Identität und/oder einem regionalen Bewusstsein seitens der Bevölkerung. In der Praxis sollten bzw. müssen diese jedoch i.d.R. nicht immer mit einander harmonisierenden multiplen Identitäten und kulturellen Differenzen durch die Thematisierung von „critical issues for the metro-

politan development“ in gewisser Weise vereint werden (MEIJERS u. ROMEIN 2003).

- Auch ist die Verständigung auf ein „institutional design“ maßgeblich, welches i.d.R. ein „Mix“ aus institutionellen Arrangements darstellt, welches das Zusammenspiel von Regeln, Normen und Austauschbeziehungen innerhalb dieser neuen Handlungsarenen koordiniert (FÜRST 2001).
- Schließlich ist die Kompensierung des Konfliktpotenzials zu den nach wie vor bestehenden „Scales“ (Kommunen, Regierungsbezirke, Bundesländer) sowie weiteren regional verfassten Institutionen (z.B. Kommunal- und Zweckverbände) zu klären (BRENNER 1999).

Jedoch muss abschließend betont werden, dass mit dem Begriff der Metropolitan Governance (nur) ein Orientierungsrahmen für mögliche Formen unterschiedlicher institutioneller Arrangements zur Bewältigung komplexer Steuerungsstrukturen beschrieben wird, dieser aber weder eine theoriegeleitete Verbindung für eine erfolgreiche Regionalpolitik bzw. Verbesserung regionaler Wettbewerbsfähigkeit aufzeigt, noch ein aussichtsreiches Organisationsmodell darstellt. So weist KUJATH (2002) zu Recht darauf hin, dass der Suchprozess nach geeigneten Governance-Formen für Metropolregionen noch nicht abgeschlossen ist. Zumal in Deutschland bislang lediglich Erfahrungen in bezug auf eher monozentrische Metropolregionen bestehen<sup>6</sup>, um in erster Linie klassische Verteilungskonflikte zwischen Kernstadt und Umland zu bändigen, nicht aber für solche, die komplexe polyzentrische Strukturen aufweisen, wie etwa Rhein-Ruhr. Jedoch, darf, so FÜRST (2001), nicht aus den Augen verloren werden, dass die „organising capacities“ und die induzierten Prozesse und Muster sowie die soziokulturellen Determinanten kontextgebunden und pfadabhängig sind. Von daher müsse jede Region letztendlich ihren eigenen „governance style“ finden.

### **Die schwierige Metropolisierung des Verdichtungsraums Rhein-Ruhr**

Unmittelbar nach dem Beschluss der MKRO zur Einführung der EMRs im Raumordnungspolitischen Handlungsrahmen hat die Landesregierung Nordrhein-Westfalen dieses Konzept in die Endfassung des bis heute gültigen Landesentwicklungsplan integriert (MURL 1995). Der polyzentrische Verdichtungsraum Rhein-Ruhr als EMR ist demnach sowohl textlich als auch zeichnerisch als formales landesplanerisches Ziel dargestellt. Für die Schlüsselakteure in Rhein-Ruhr wirkt jedoch nach wie vor irritierend, dass weder die vergleichsweise abstrakt formulierten Zielvorstellungen<sup>7</sup> noch die

<sup>6</sup> Vgl. dazu die vergleichende Darstellung der unterschiedlichen Steuerungsansätze in Deutschland bei BLATTER 2005.

<sup>7</sup> Zum Beispiel: „Die herausragende Bedeutung der Europäischen Metropolregion Rhein-



aufgelisteten vordringlichen Handlungsschwerpunkte, welche sich vor allen Dingen auf verkehrsinfrastrukturelle Themen kaprizieren, näher konkretisiert worden sind (SCHMITT u. KNAPP 2001). Als vordringlicher Handlungsschwerpunkt wird in organisatorischer Hinsicht lediglich die Erarbeitung abgestimmter regionaler Entwicklungskonzepte in Verbindung mit einer Intensivierung der regionalen Zusammenarbeit aller für die Regionalentwicklung bedeutsamen Akteure genannt. Ein hinreichendes strategisches Konzept, wie dieses neue Raumbild seitens der lokalen und regionalen Akteure auszufüllen wäre, wurde demnach von der Landesregierung nicht formuliert. Es wird vielmehr unter Verweis auf die infrastrukturelle Ausstattung, der Wirtschaftskraft und dem Bevölkerungspotenzial dargelegt, warum der Verdichtungsraum Rhein-Ruhr bereits die maßgeblichen Orientierungsmerkmale aufweist, die eine Europäische Metropolregion kennzeichnen.

Umso erstaunlicher ist die vergleichsweise scharfe Offensive in der zeichnerischen Darstellung zu werten. Denn es wurde nicht die Signatur der MKRO oder ein vergleichbares, der strategiegeleiteten Intention dieses Plans entsprechendes Geo-Design verwendet, sondern die Verdichtungsraumkategorie der Ballungskerne und Ballungsrandzone schwarz umrahmt. Diese Darstellung konterkariert die strategische und vor allen Dingen persuasive Wirkung des neuen raumordnungspolitischen Raumbildes der MKRO, so dass die Kritiker zu Recht monierten, dass eine funktionalräumliche Darstellung eines Netzwerkraumes angemessener wäre (BLOTEVOGEL 1998). Außerdem verdeutlicht die nachstehende Karte, dass diese top-down installierte Designer-Region, zahlreiche macht- und zum Teil auch identifizationsgeladenen Geographien in diesem Verdichtungsraum durchkreuzt.<sup>8</sup>

Jedoch sind in den ersten fünf Jahren nach der Einführung dieses neuen strategischen Raumbildes der Landesregierung NRW keinerlei Initiativen ergriffen worden, einen Metropolisierungsdiskurs in irgendeiner Form anzustoßen. Als einziger vielversprechender Ansatz kann die von der Landesentwicklungsgesellschaft NRW moderierte gemeinsame Präsentation der fünf größten Städte des Verdichtungsraums (Dortmund, Essen, Duisburg, Düsseldorf und Köln) unter dem etwas überzogenen Slogan „The Region“ auf der internationalen Immobilienmesse in Cannes 1996 (MIPIM) gewertet werden. Ein Jahr später kamen die Städte Leverkusen, Bochum, Wuppertal,

---

Ruhr für die Raumentwicklung in Nordrhein-Westfalen, in Deutschland und in Europa ist bei der Entwicklung der Raum- und Siedlungsstruktur zu berücksichtigen“ (MURL 1995, 16).

<sup>8</sup> Aufgrund der besseren Lesbarkeit können nur einige wenige „regionale Geographien“ im Kernbereich Nordrhein-Westfalens dargestellt werden. Die EMR Rhein-Ruhr, so wie im MURL 1995 abgegrenzt, umfasst insgesamt rund 11 Mio. Einwohner, 20 kreisfreie Städte, davon allein 11 Oberzentren, wobei 5 von ihnen mehr als 500.000 Einwohner zählen (Köln, Essen, Dortmund, Düsseldorf und Duisburg), sowie insgesamt 74 Mittelzentren.

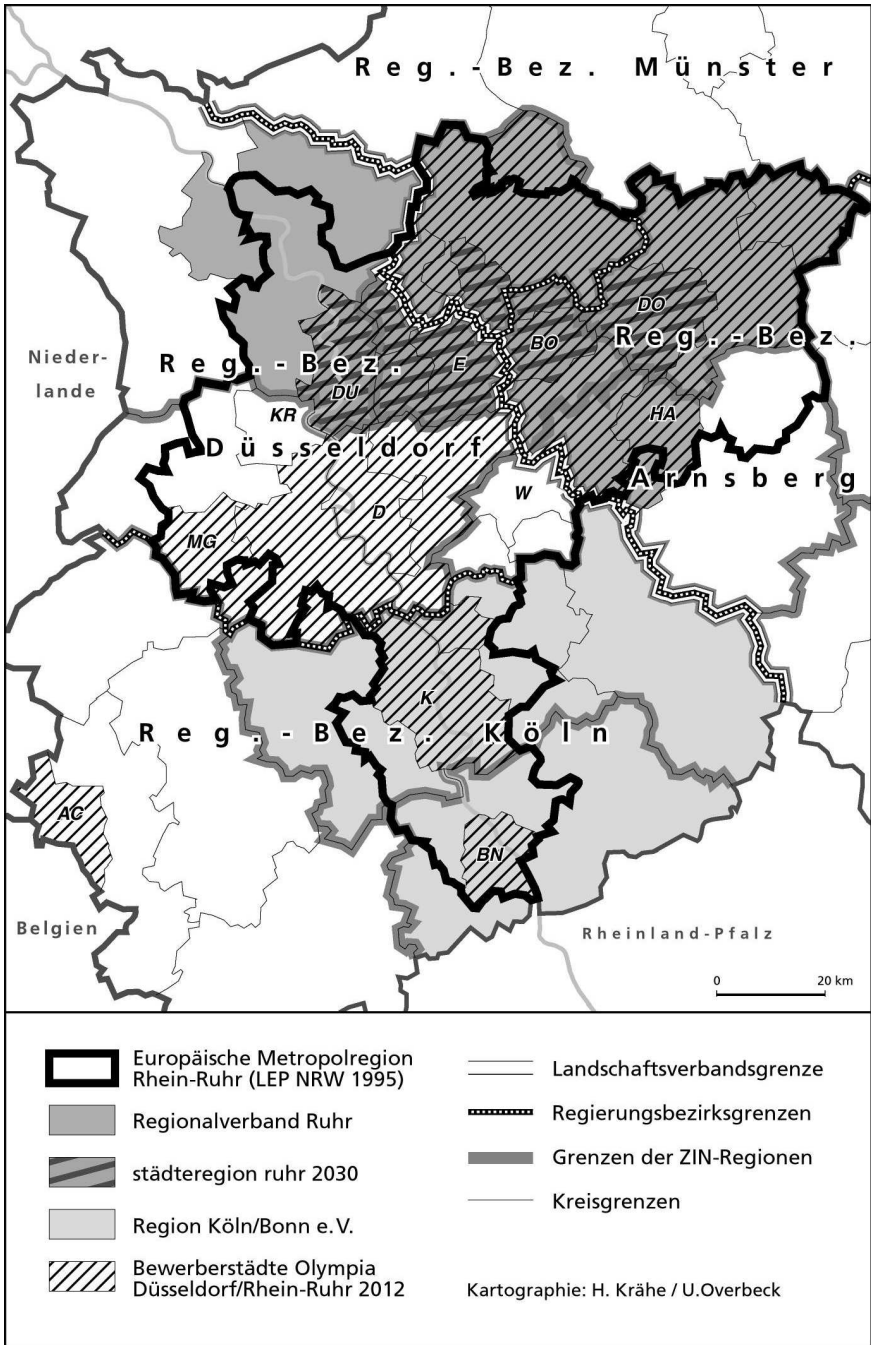


Abb. 1: Einblick in das komplexe Geflecht unterschiedlicher Handlungsräume im Einzugsbereich der EMR Rhein-Ruhr.

Bonn und Hagen hinzu. Jedoch brach diese Gemeinschaft 1998 in Teilen wieder auseinander und wurde schließlich 1999 völlig beendet, so dass sich in der Folgezeit zunächst wieder jede Stadt einzeln als Investitionsstandort zu behaupten versuchte. Auch sonst herrschte auf Seiten der lokalen und regionalen Akteure diesbezüglich Funkstille: Sie waren vielmehr mit den infolge der regionalisierten Strukturpolitik erwachsenen ZIN-Regionen<sup>9</sup> beschäftigt (vgl. Abb. 1), innerhalb derer die strukturpolitisch relevanten Akteure miteinander Leitvorstellungen für die künftige Entwicklung diskutieren und entsprechende Strategien und prioritäre Projekte definieren sollten, ohne diese jedoch auf einer übergeordneten räumlichen Ebene miteinander zu koordinieren. Ferner ist die von vielen Seiten gewürdigte Internationale Bauausstellung IBA EmscherPark im Zeitraum 1989 bis 1999 anzuführen, welche den existenten „Government-Strukturen“ in großen Teilen des Ruhrgebiets ebenfalls an die Seite gestellt wurde.<sup>10</sup>

Unter Einbeziehung im Jahre 2000 durchgeführter Experteninterviews kann als Zwischenbilanz festgehalten werden, dass erhebliche Bedenken und zum Teil Unverständnis gegenüber diesem neuen strategischen Raumbild des Verdichtungsraums Rhein-Ruhr als Metropolregion bestehen. Besonders vehement sind diese Vorbehalte gegenüber der internen Zusammengehörigkeit dieses Raumes im Sinne einer polyzentrischen Städte-region. Auf Seiten der planungspolitischen Akteure wurden vor allen Dingen die bekannten Differenzen in bezug auf die ökonomische Entwicklung, Sozi-Kultur und Mentalität bemüht, so dass dieser Verdichtungsraum mindestens in zwei Teilregionen zerfällt, nämlich in die so genannte Rheinschiene und dem Ruhrgebiet. Beide seien deshalb gut beraten, ihren eigenen spezifischen „Governance-Style“ zu formen, da ihre Entwicklungspfade in Vergangenheit und Zukunft äußerst indifferent waren und auch bleiben werden. Hinzu kommt der territoriale Wettbewerb auf der lokalen Ebene sowie die Möglichkeit, sich als einzelne Stadt im globalen Standortwettbewerb darzustellen, was insbesondere die Städte Köln, Düsseldorf und zum Teil auch Dortmund vergleichsweise offensiv anstreben. Auch die mit Hilfe der landsmannschaftlichen Zugehörigkeit begründeten Differenzen zwischen Rheinland und Westfalen, was durch die Grenze der Landschaftsverbände in der Karte weiter oben angedeutet wird, sowie die immer wieder gepflegten Animositäten zwischen Köln und Düsseldorf bzw. zwischen diesen beiden Teilräumen und dem Ruhrgebiet erscheinen aus der Sicht vieler Befragten als unüberwindbare Hemmnisse, das neue Raumbild der EMR Rhein-Ruhr als strategisches Entwicklungskonzept zu begreifen. Diese Vorbehalte sind besonders groß an den Rändern, d.h. insbesondere im

<sup>9</sup> ZIN = Zukunftsinitiative Nordrhein-Westfalen

<sup>10</sup> Vgl. dazu ausführlicher die Bewertung dieser beiden Ansätze und ihre potenziellen Implikationen für den Metropolisierungsdiskurs in Rhein-Ruhr bei KNAPP et al. 2004.

südlichen Bereich Köln/Bonn sowie in einer etwas abgeschwächten Form auch im Nordosten (Dortmund). Die Städte Düsseldorf und Duisburg haben mittlerweile ihre eigenen, flexiblen Strategien entwickelt, ihre Zugehörigkeit bzw. ihre Beziehung zum weiteren Umland darzustellen. So präsentiert sich die Landeshauptstadt Düsseldorf zum Teil auch als alleiniger ökonomischer Motor einer Rhein-Ruhr Region. Die kommunalen Stakeholder der Stadt Duisburg verweisen auf ihre Scharnierfunktion zwischen der Rheinschiene und dem Ruhrgebiet und entscheiden eher situativ, zu welcher Teilregion (Ruhr oder Rhein) sie gehören möchten. Die Stadt Essen verfolgt seit Jahren die Strategie, sich als „das Zentrum des Ruhrgebiets“ zu positionieren.

Somit ist diese „Designer-Region“ weder in der mentalen Geographie der regionalen Schlüsselakteure ausreichend verankert noch werden externe Erfordernisse in das strategische Kalkül gefasst, was ein verstärktes Nachdenken über die internen Strukturen der erforderlichen Zusammenarbeit anregen könnte. So kann nicht nur von einer „unentdeckten Metropole“<sup>11</sup> gesprochen werden, sondern im Stile metaphorischer Deutungen kann der Verdichtungsraum Rhein-Ruhr auch als „schlafender Riese“ bezeichnet werden, der durch die inter-kommunalen Spannungen zwischen Wettbewerb und Kooperation ermattet ist.<sup>12</sup> Infolgedessen ist er offenbar nicht in der Lage, über die ihm von den Raumwissenschaften und der Raumordnungspolitik zugedachten neuen Rolle als „eine Metropolregion“ verstärkt nachzudenken.

In den letzten vier bis fünf Jahren ist dieser schlafende Riese jedoch einige Male aufgewacht, wenn auch ohne weiter reichende Folgen. Denn der Metropolisierungsdiskurs, welcher an solchen Diskurssträngen auszumachen ist, die dieses strategische Raumbild des Verdichtungsraums Rhein-Ruhr als Metropolregion tangieren, ist ein wenig in Bewegung geraten. Dies ist in erster Linie auf die beiden strategischen Flag-Ship-Projekte, die gemeinsame Olympiabewerbung von Düsseldorf/Rhein-Ruhr sowie die geplante Metrorapid-Strecke von Dortmund nach Düsseldorf mit einer angedachten Verlängerung bis zum Flughafen Köln/Bonn zurückzuführen. Hinzu kam, dass der Diskurs zum ersten Mal von der Landesregierung, und zwar von der zum damaligen Zeitpunkt für Landesplanung zuständigen Staatskanzlei, (zart) angestoßen worden ist. Im Landesplanungsbericht 2001 verkündet sie sogar ein „Handlungskonzept Metropolregion Rhein-Ruhr“, welches, so der einzige Vorschlag, ein „wirkungsvolles, zukunftsgerichtetes Metropolitanmarketing“ umfassen sollte, wozu vor allen Dingen eine verstärkte, freiwillige, interkommunale Kooperation erforderlich sei. Ferner wird in diesem Bericht

<sup>11</sup> So der Untertitel der Ausstellung „RheinRuhrCity“ des NRW-Forums Kultur und Wirtschaft, welche im Winter 2002/2003 in Düsseldorf stattfand.

<sup>12</sup> Anzuführen dabei sind vor allen Dingen die Themenfelder öffentliche Nahverkehr, Kulturpolitik und großflächiger Einzelhandel.

als wesentliches Kennzeichen für die Ausgestaltung der Metropolregion Rhein-Ruhr und ihrer Manifestierung im öffentlichen Bewusstsein, die Verständigung auf gemeinsame zu verwirklichende Großprojekte gesehen. Dabei wurden der Metrorapid sowie die Bewerbung für die Olympiade 2012 explizit heraus gehoben (CHEF DER STAATSKANZLEI 2001, 56). Darüber hinaus wurde im Mai 2002 ein gut besuchtes landesplanerisches Diskussionsforum unter dem Titel „RheinRuhr: Vom Ballungsraum zur Metropolregion“ durchgeführt.<sup>13</sup>

Für den weiteren Gesamtdiskurs des Verdichtungsraums als Metropolregion kann jedoch als kontraproduktiv gewertet werden, dass diese beiden genannten strategischen Flagship-Projekte scheiterten, so dass die in diesen behaftete symbolische, auf die Kohärenz sowie auf die Außenwirkung zielende Kraft sich nicht entfalten konnte. Im Gegenteil: Das „Hauen und Stechen“ unter den Bewerberstädten zur Olympiade 2012 (vgl. Abb. 1) hat unmittelbar nach der Vergabe an Leipzig als deutsche Bewerberstadt seinen Höhepunkt erfahren. Dies überrascht insofern nicht, als das diese „gemeinsamen Bewerbung“ von Anfang an auf wackligen Beinen stand. Erst mit kraftvoller Unterstützung der ortsansässigen Großunternehmen gelang es dem damaligen Ministerpräsidenten Clement unter den fast hoffnungslos zerstrittenen Städten an Rhein und Ruhr doch noch einen Konsens für eine „Rhein-Ruhr Olympiabewerbung“ mit der Landeshauptstadt Düsseldorf als Speerspitze herzustellen. Jedoch hat die Landesregierung nicht die Gunst der Stunde genutzt eine stabile Governance-Struktur zu formieren, um künftige „metropolitane Projekte“ mit weniger Reibungsverlusten zu koordinieren.

Diese eher zögerliche Haltung der Landesregierung ist auf ein doppeltes Dilemma zurückzuführen. Zum einen werden die bekannten Widerstände auf kommunaler Seite geweckt, sobald die Landesregierung bzw. die staatliche Landesplanung versucht, gestaltend in die dafür notwendigen Prozesse einzugreifen. Auf der anderen Seite fürchtet sie selbst, dass sich infolge eines Metropolisierungsdiskurs eine Governance-Struktur herausbildet, die sich als starker handlungsfähiger Akteur neben der Landesregierung etablieren könnte. Dies würde zu einer erheblichen Verlagerung der bestehenden Machtgeographie führen. Außerdem wird hinter vorgehaltener Hand immer wieder die nachvollziehbare Befürchtung geäußert, dass ein verstärktes raumentwicklungspolitisches Engagement für diesen fast zwei Drittel der NRW-Bevölkerung umfassenden Verdichtungsraum auch erhebliche Widerstände in den umliegenden Räumen auslösen würde, da diese sich nicht als „Nordrhein-Restfale“ degradiert fühlen möchten (KNAPP u. SCHMITT 2003).

Dieses eher latente Problem der Machtbalance wurde in jüngster Vergangenheit auch am Beispiel des Ruhrgebiets einmal mehr deutlich. Von jeher

<sup>13</sup> Vgl. dazu die Dokumentation in: ILS 2002.

kursieren zahlreiche unterschiedliche Modelle, um das (nur) ca. 5 Mio. Einwohner umfassende Ruhrgebiet als demokratisch-legitimierten Akteur zu konstituieren, mit dem Ziel, sich vor allen Dingen der Fremdsteuerung der Landesregierung bzw. der Bezirksregierungen, die allesamt außerhalb des Ruhrgebiets ihren Regierungssitz haben und deren Grenzen das Ruhrgebiet dreiteilen, zu entziehen (vgl. Abb. 1). So konnte die SPD-geführte Landesregierung der vergangenen Legislaturperiode sich gegen den enormen Druck der Opposition und sogar des Koalitionspartners (Bündnis 90/Die Grünen) wehren und dem Ruhrgebiet weder den eingeforderten Regierungsbezirk zuzusprechen, noch dem Kommunalverband Ruhrgebiet (seit 01.10.2004 umbenannt in Regionalverband Ruhr, vgl. Abb. 1) die Regionalplanungskompetenz zu übertragen, welche dieser 1975 an die Bezirksregierungen Münster, Arnsberg und Düsseldorf abgeben musste.

Jedoch ist der Druck durch eine allmählich einsetzende Kooperationsbereitschaft, insbesondere mit Blick auf „metropolitane Projekte“ innerhalb des Ruhrgebiets in den letzten Jahren deutlich gewachsen. Zu nennen sind hier vor allen Dingen das transkommunale Leitbildprojekt „städtereion ruhr 2030“ (2001–2003)<sup>14</sup>, die gemeinsamen Bewerbungen als „Stadt der Wissenschaft 2007“ sowie als „Kulturhauptstadt 2010“ oder auch die gemeinsamen Präsentationen einiger Städte auf den Immobilienmessen EXPO Real in München (seit 2002) und MIPIM in Cannes (seit 2004) unter dem Slogan „Metropolregion Ruhr“ bzw. „Metropole Ruhr“ (ab 2005). Die CDU-geführte neue Landesregierung (seit Mai 2005) strebt überdies an, im Zuge der anvisierten Verwaltungsreform das Ruhrgebiet als politischen Akteur auch formal zu stärken. Auch innerhalb der Rheinschiene sind in jüngster Zeit regionale Kooperationsformen entstanden, wie z.B. der für die Ausrichtung der REGIONALE im Jahre 2010<sup>15</sup> und für Standortmarketing zuständige Verein Regio Köln/Bonn e.V. (vgl. Abb. 1). Ferner raten die IHKs Düsseldorf und Köln in regelmäßigen Abständen den politischen Akteuren in ihren Kammerbezirken, sich dezidiert vom Ruhrgebiet abzusetzen und fordern eine gemeinsame „regionale Gegenstrategie“, die unter Umständen von Düsseldorf bis Bonn reichen kann.

---

<sup>14</sup> Vgl. dazu DAVY 2004 oder auch die umfangreiche Dokumentation unter [www.ruhr-2030.de](http://www.ruhr-2030.de)

<sup>15</sup> Die REGIONALE (Kultur- und Naturräume in Nordrhein-Westfalen) ist ein strategisches Instrument des Ministeriums für Bauen und Verkehr des Landes NRW zur Profilierung von Regionen in den Bereichen Stadt, Landschaft, Kultur und Wirtschaft, das seit 1997 existiert. In Form eines Wettbewerbs können sich selbst konstituierte Regionen für eine einjährige Ausrichtung als REGIONALE-Standort bewerben. Dabei müssen die beteiligten Städte, Gemeinden und Kreise ein Konzept gemeinsam erarbeiten, das die Strategien, Projekte, Events und die Finanzierung beschreibt. Die Regionen sind für die Organisation und Finanzierung der operativen Ebene verantwortlich. Die Landesregierung unterstützt finanziell lediglich das Management der Prozesse und gegebenenfalls einzelne Projekte.

## Fazit

Im vorliegenden Beitrag wurde zunächst der sich in den letzten Jahren als hegemonial heraus schälende Raumdiskurs, in welchem zunehmend einzelne Verdichtungsräume als Metropolregionen im Lichte der globalen Netzwerkökonomie und des territorialen Standortwettbewerbs gedeutet werden, aufgegriffen. Diesem Bedeutungszuwachs trägt die deutsche Raumordnungspolitik seit 1995 durch die Einführung der Kategorie der „Europäischen Metropolregionen“ Rechnung. Darüber hinaus wird den deutsche Metropolregionen in der aktuellen Diskussion um die Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland eine Schlüsselrolle für „wirtschaftliches Wachstum und Entwicklung“ zugesprochen (BfAG 2005).

Das exemplarische Beispiel des Verdichtungsraum Rhein-Ruhr sollte die Schwierigkeit verdeutlichen, einen Metropolisierungsdiskurs zu formieren, welcher nicht nur das Bewusstsein und die Notwendigkeit für eine metropolenorientierte Raumentwicklungspolitik suggeriert, sondern indem auch leistungsfähige Governance-Strukturen entwickelt werden. Diese können helfen, um diesem, seitens der Raumordnungspolitik als bedeutsam für den internationalen Wettbewerb angesehenen „scale“, für die Re-Organisation entsprechender Beziehungsgeflechte zu nutzen und einzelne „metropolitan policies“ (neu) zu verhandeln. Als wesentlicher Hemmfaktor ist in erster Linie anzuführen, dass die der EMR Rhein-Ruhr zu Grunde liegende räumliche Logik die Mehrzahl der Schlüsselakteure nicht überzeugt, so dass die nötige Bereitschaft, die macht- und identifikationsgeladenen Geographien zu überwinden, nicht vorhanden ist. Der weitere Abgleich der zusammengetragenen Erfordernisse zur Formierung leistungsfähiger Governance-Strukturen (s.o.) mit dem tatsächlichen Metropolisierungsdiskurs fällt in allen Punkten negativ aus. So sind kaum Anzeichen zu erkennen, dass kurz- bis mittelfristig dieses Handlungsvakuum durch eine zunehmende Vernetzung lokaler und regionaler Schlüsselakteure aufgefüllt wird und in eine metropolenorientierte Regionalentwicklungspolitik für den Verdichtungsraum Rhein-Ruhr mündet.

Jedoch überrascht es, dass die Landesregierung NRW diesbezüglich bislang kaum als kooperativer oder auch aktivierender Staat in Erscheinung trat, um beispielsweise Kooperationsanreize zu schaffen bzw. versucht hat, die entstandenen organisatorischen Kerne zu festigen, damit die einmal überwundenen Konfliktlinien nicht immer wieder aufbrechen.<sup>16</sup> Ferner erscheint es vor dem Hintergrund des globalen territorialen Standortwettbewerbs zwischen Metropolregionen als nicht zielführend, dass nach wie vor die Metropolregion Rhein-Ruhr nur im Rahmen politischer Inszenierungen in das landespolitische Kalkül gerät, um zu demonstrieren, dass man

<sup>16</sup> Vgl. dazu die Vorschläge bei KNAPP et al. 2004

durchaus sich mit anderen Metropolregionen im In- und Ausland messen kann. So ist beispielsweise im Zuge des Landtagswahlkampfes in NRW im März 2005 ein sehr außenwirksamer und prominent besetzter Kongress mit dem Titel „Metropole Rhein-Ruhr – Chancen und Perspektiven im internationalen Vergleich“ veranstaltet worden. Dieser kann aber nicht als Bestandteil einer diskursiven Strategie bewertet werden, in der die damalige Landesregierung versuchte, der komplexen, weil territorial und funktional fragmentierten, Diskurslandschaft im Verdichtungsraum Rhein-Ruhr einen richtungsweisenden Rahmen zu geben (MVEL 2005). Das nach wie vor ungeklärte Verhältnis zu den bestehenden „scales“ in NRW und die Gefahr der Machtbalance sind hier als gravierende Hemmnisse zu nennen. Auch sind bislang keine weiteren „metropolitan policies“, über die oben genannten Flagship-Projekte hinaus, für diese Designer-Region in den öffentlichen Diskurs getragen worden, weder von der Landesregierung, noch, wie im MURL 1995 erhofft, auf Initiative der weiteren regionalen Stakeholder. Gleichwohl zeigt die Formierung der benachbarten, ebenfalls polyzentrisch strukturierten, niederländischen Randstad als „Delta Metropolis“, dass, im Zuge eines sensiblen Vorgehens beim Zusammenspiel der einzelnen „Scales“ (hier: Nationalstaat, Provinzen und Kommunen), das strategische Raumkonzept einer Metropolregion für einzelne Politikfelder durchaus effektiv genutzt werden kann.<sup>17</sup>

## Literatur

- BFAG 2005 = BÜRO FÜR ANGEWANDTE GEOGRAPHIE, BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG und BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND WOHNUNGSWESEN 2005: Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland. Diskussionspapier. In: [www.bbr.bund.de](http://www.bbr.bund.de) (Stand: 01.09.2005)
- BLATTER, J. 2005: Metropolitan Governance in Deutschland: Normative, utilitaristische, kommunikative und dramaturgische Steuerungsansätze. In: *Swiss Political Science Review* 11 (1), S. 119–155.
- BLOTEVOGEL, H. H. 1998: Europäische Metropolregion Rhein-Ruhr. Theoretische, empirische und politische Perspektiven eines neuen raumordnungspolitischen Konzepts. Dortmund (= ILS-Schrift, 135).
- BLOTEVOGEL, H. H. 2005: Metropolregionen. In: AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (Hrsg.): *Handwörterbuch der Raumordnung*. Hannover, S. 642–647 (= Grundlagenwerke, 55).
- BMBAU 1993 = BUNDESMINISTERIUM FÜR RAUMORDNUNG, BAUWESEN UND STÄDTEBAU 1993: *Raumordnungspolitischer Orientierungsrahmen*. Leitbilder für die räumliche Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland. Bonn.
- BMBAU 1995 = BUNDESMINISTERIUM FÜR RAUMORDNUNG, BAUWESEN UND STÄDTEBAU 1995: *Raumordnungspolitischer Handlungsrahmen*. Beschluss der Ministerkonferenz für Raumordnung in Düsseldorf am 8. März 1995. Bonn.

<sup>17</sup> Vgl. dazu die Ausführungen bei LAMBREGTS u. ZONNEVELD 2004.



- BMBAU 1997 = BUNDESMINISTERIUM FÜR RAUMORDNUNG, BAUWESEN UND STÄDTEBAU 1997: Entschließungen der Ministerkonferenz für Raumordnung 1993–1997. Bonn.
- BRENNER, N. 1999: Globalisation as Reterritorialisation: The Re-scaling of urban governance in the European Union. In: *Urban Studies* 36, S. 431–451.
- BRONGER, D. 2004: Metropolen, Megastädte, Global Cities. Die Metropolisierung der Erde. Darmstadt.
- CASTELLS, M. 2002: Local and Global: Cities in the network society. In: *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 93, S. 548–558.
- CHEF DER STAATSKANZLEI DES LANDES NRW 2001: Landesplanungsbericht. Düsseldorf.
- DAVY, B. 2004: Die Neunte Stadt. Wilde Grenzen und Städteregion Ruhr 2030. Wuppertal.
- DEAS, I. und B. GIORDANO 2001: Conceptualising and measuring urban competitiveness in major English cities – an exploratory approach. In: *Environment and Planning A* 33, S. 1411–1429.
- FRIEDMANN, J. 1986: The World City Hypothesis. In: *Development and Change* 17, S. 69–83.
- FROMMER, H. und W. BOMBA 2004: Metropolregion Nürnberg. In: *Statistische Nachrichten der Stadt Nürnberg*, Nr. 2, S. 4–27.
- FÜRST, D. 2001: Regional governance – ein neues Paradigma der Regionalwissenschaften? In: *Raumforschung und Raumordnung* 59, S. 370–380.
- HARVEY, D. 2001: Globalization and the „Spatial Fix“. In: *Geographische Revue* 3, Nr. 2, S. 23–30.
- HEALEY, P. 2002a: Spatial Planning as a Mediator for Regional Governance – Conceptions of Place in the formation of regional governance capacity. In: FÜRST, D. und J. KNIELING (Hrsg.): *Regional Governance – New Modes of Self-Government in the European Community*. Hannover, S. 13–25 (= *Studies in spatial development* No. 2).
- HEALEY, P. 2002b: On creating the ‘city’ as a collective resource. In: *Urban Studies* 39, S. 1777–1792.
- HEEG, S. 2001: Politische Regulation des Raums. Metropolen – Regionen – Nationalstaat. Berlin.
- HERRSCHEL, T. und P. NEWMANN 2003: Die Governance europäischer Stadtregionen. In: *Informationen zur Raumentwicklung*, H. 8/9, S. 543–555.
- ILS 2002 = INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NRW 2002: RheinRuhr: Vom Ballungsraum zur Metropolregion. Diskussionsforum zur Weiterentwicklung der Landesplanung in NRW. Dortmund.
- KEIL, R. und N. BRENNER 2003: Globalisierung, Global Cities und die neuen Räume der Politik. In: SCHARENBERG, A. und O. SCHMIDTKE (Hrsg.): *Das Ende der Politik? Globalisierung und der Strukturwandel des Politischen*. Münster, S. 254–276.
- KNAPP, W.: 2005: Metropolitane Organisationsfähigkeit und die neue Ökonomie der Wettbewerbsvorteile. In: KUJATH, H.-J. (Hrsg.): *Knoten im Netz: Beiträge zur neuen Rolle der Metropolregionen in der Dienstleistungswirtschaft und Wissensökonomie*. Münster, S. 447–480 (= *Stadt- und Regionalwissenschaften/Urban and Regional Sciences*, 4).
- KNAPP, W., K.R. KUNZMANN und P. SCHMITT 2004: A co-operative Spatial Future for RheinRuhr. In: *European Planning Studies* 12, Vol. 12, No. 3, S. 323–349.
- KNAPP, W und P. SCHMITT 2003: Re-structuring Competitive Metropolitan Regions: On Territory and Governance. In: *European Journal of Spatial Development*, Refereed Articles Oct 2003, no. 6, [www.nordregio.se/EJSD/refereed6.pdf](http://www.nordregio.se/EJSD/refereed6.pdf) (abgerufen am 03.06.2005).
- KUJATH, H.-J. 2002: Die Logiken internationaler und nationaler ökonomischer und politischer Verflechtungen zwischen Metropolräumen. In: *Informationen zur Raumentwicklung*, H. 6/7, S. 289–300.

- KÜBLER, D. 2003: „Metropolitan Governance“. Oder: Die unendliche Geschichte der Institutionenbildung in Stadregionen. In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 8/9, S. 535–541.
- LAMBREGTS, B. und W. ZONNEVELD 2004: From Randstad to Deltametropolis: changing attitudes towards the scattered metropolis. In: European Planning Studies 12, S. 299–321.
- MALY, U. 2004: Einladungsschreiben zur Regionalkonferenz „Metropolregion Nürnberg“ vom 19.05.2004. [www.nuernberg.de](http://www.nuernberg.de) (abgerufen am 10.05.2004).
- MEIJERS, E. und A. ROMEIN 2003: Realizing potential: building regional organizing capacity in polycentric urban regions. In: European Urban and Regional Studies 10, S. 173–186.
- MIGGELBRINK, J. 2002: Der gezähmte Blick. Zum Wandel des Diskurses über „Raum“ und „Region“ in humangeographischen Forschungsansätzen des ausgehenden 20. Jahrhunderts. Leipzig (= Beiträge zur Regionalen Geographie, 55).
- MURL 1995 = MINISTERIUM FÜR UMWELT, RAUMORDNUNG UND LANDWIRTSCHAFT DES LANDES NRW (Hrsg.) 1995: LEP NRW. Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen. Landesentwicklungsprogramm – Landesplanungsgesetz. Düsseldorf.
- MVEL 2005 = MINISTERIUM FÜR VERKEHR, ENERGIE UND LANDESPLANUNG (Hrsg.) 2005: Dokumentation. Metropole Rhein-Ruhr – Chancen und Perspektiven im internationalen Vergleich. Düsseldorf.
- OSSENBRÜGGE, J. 2003: Wirtschaftsgeographie und Governance. Die (regional-)politische Einbettung entgrenzter wirtschaftlicher Prozesse. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie 47, S. 159–176.
- PRIEBS, A. 2004: Raum Hannover – Braunschweig – Göttingen auf dem Weg zur Europäischen Metropolregion. In: Neues Archiv für Niedersachsen, H. 2, S. 101–112.
- SASSEN, S. 1991: The Global City: New York, London, Tokyo. Princeton.
- SCOTT, A. J. (Hrsg.) 2001: Global City-Regions. Trends, Theory, Policy. Oxford.
- SCHMITT, P. und W. KNAPP 2001: The RhineRuhr Area. In: IPENBURG, D. und B. LAMBREGTS (Hrsg.): Polynuclear Urban Regions in North West Europe. A survey of key actor views. Delft, S. 78–100 (= Housing and Urban Policy Studies, 18).
- TAYLOR, P.J. 2004: World City Network. A Global Urban Analysis. London, New York.
- VAN DEN BERG, L., E. BRAUN, und J. VAN DER MEER 1997: The Organizing Capacity of Metropolitan Regions. In: Environment and Planning C 15, S. 253–272.
- ZOHLN, G. 1995: Metropole als Metapher. Ein Pastiche. In: FUCHS, G., D. MOLTMANN und W. PRIGGE (Hrsg.): Mythos Metropole. Frankfurt a. M., S. 23–34.