

Metropolregionen der Welt



In welcher Liga spielt die Euro-Rhein-Region mit ihren 44 Mio. Einwohnern europä- und weltweit? Gefragt ist zum Vergleich eine weltweite Positionsbestimmung. Dazu wurden die Einwohnerzahlen der bedeutendsten Metropolregionen der Welt herangezogen.

Agglomeration Paris	9.300.000	Boswash	39.000.000
		Boston	
Greater London	12.400.000	New York	
		Philadelphia	
Kansei Region	24.100.000	Washington	
Osaka		Chipitts	19.600.000
Kyoto		Chicago	
Kobe		Detroit	
Tokyo Metropolitan Region	32.600.000	Cleveland	
Tokyo ku		Pittsburgh	
Tama-Region + Inseln		SanSan	25.700.000
Kanagawa-ken		San Francisco	
Saitama-ken		Los Angeles	
Chiba-ken		San Diego	

Quelle: Internetrecherchen, Angaben Japan: Privatdozentin Dr. Uta Hohn, Universität Dortmund



Euro-Rhein-Region Ihre Anregungen und Kommentare

Mit breiten Pinselstrichen haben wir ein Bild der Region gezeichnet, Chancen, Risiken und Handlungsnotwendigkeiten aufgezeigt. Damit soll ein Anstoß gegeben werden zu einer intensiveren Diskussion quer über Landesgrenzen und Fachbereiche hinweg. Uns interessiert Ihre Meinung zu

den angesprochenen Themen: Wie realistisch ist die Vision Euro-Rhein-Region, sind die Schwerpunkte richtig gesetzt oder gibt es Lücken? Auf Ihre Anregungen und Kommentare (E-Mail: buero-dr-jansen@netcologne.de) sind wir gespannt.

Impressum

Herausgeber:
Stadt- und Regionalplanung
Dr. Paul G. Jansen

Bachemer Straße 115
50931 Köln
Telefon 0221/940 72-0
Telefax 0221/940 72-18

Email
buero-dr-jansen@netcologne.de
www.stadtplanung-dr-jansen.de

Bearbeitung und Redaktion:

Dipl.-Ing. Anja Boddenberg,
Markus Gerhards, Dennis Hürten,
Dr. Paul G. Jansen, Dipl.-Ing. Wolfram
Kriener, Dipl.-Geogr. Ursula Mölders,
Dorothee Rodermann M.A., Stephan
Schmitz, Dipl.-Volksw. Dieter Wagner,
Dipl.-Ing. Söhnke Wilbrand

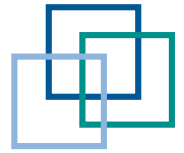
Gestaltung:

Dr. Hein Werbeagentur, Köln

Fotos:

Archiv Werbeagentur Dr. Hein
Titel, S. 4/5, S. 16
Daniel Zielske S. 6/7
Haus der Geschichte S. 2/3, S. 10/11
Norbert Schinner: S.13

In europlan verzichten wir grundsätzlich wegen der besseren Lesbarkeit von Texten auf die Schreibweise „Innen“ für Bürger, Teilnehmer, Akteure etc. Selbstverständlich sind für uns immer gleichzeitig und chancengleich Männer und Frauen angesprochen.



Liebe Leser, vom Sitz der Landesregierung in Düsseldorf bis zur Erasmus-Brücke in Rotterdam und dem Atomium in Brüssel präsentiert sich die bunte Vielfalt einer der weltweit größten Metropolregionen. Kulturelle Gemeinsamkeiten und die historische Entwicklung verbinden die Region, doch die Chancen, die sich dadurch ergeben, werden heute noch vielfach durch das Denken in nationalen Grenzen beschränkt.

Mit unserem Themenheft möchten wir Sie einladen zu einem Perspektivwechsel, zu einer Vision und zu einer Reise in diese Mitte Europas.

Aber wie sieht sie aus, diese Vision für eine Region mit 44 Mio. Einwohnern? Welche gemeinsamen Identifikationspunkte hat sie, welche Handlungsspielräume, Chancen und Risiken bestehen? Wie können nationale Grenzen überwunden werden, ohne dass die eigene Identität verloren geht?

Fest steht, dass eine europäische Kooperation auf regionaler Ebene nur dann Bestand haben wird, wenn sie Herz, Kopf und Handeln der Bürger erreicht und verändert.

Wir möchten eine Diskussion anstoßen, und versuchen, eine Vision zu entwickeln und diese auf ihre Realisierbarkeit hin zu prüfen. Kritisch werden Potentiale und Hemmnisse gegenüber gestellt und Maßnahmen entwickelt. Darüber hinaus hören wir verschiedene Meinungen aus der Region. Den Schlusspunkt setzt ein Vergleich mit anderen Metropolregionen.

Diskutieren Sie mit uns über die Zukunft unserer Region. Schreiben Sie uns Ihre Meinung und Ihre Ideen. Viel Spaß bei dieser Reise in die Zukunft!

ISSN 0947-8361

In dieser Ausgabe:

Euro-Rhein-Region
oder European Hub?

Die Benelux-Kooperation
des Landes NRW

Portrait einer Region

Maßnahmen für einen
gemeinsamen Weg

Stimmen aus der Region

Neue metropolitane Struktur
für Euro-Rhein

1+2/2001

Name gesucht – ?

Euro-Rhein-Region oder European Hub

Im Rahmen des europäischen Integrationsprozesses wird eine neue Standortbestimmung der verschiedenen Teilräume notwendig. Dabei ist offensichtlich, dass die tradierten Beziehungen, die noch stark national geprägt sind, auf Dauer nicht ausreichend sind, und dass neue Kooperationsformen gefunden werden müssen.

Standortbestimmung

Für Nordrhein-Westfalen heißt dies vor allem verstärkte Zusammenarbeit mit Belgien und den Niederlanden sowie zwischen den drei europäischen Metropolregionen Vlaamse Ruit, Randstad und Rhein-Ruhr.

In vielen Diskussionen der europlan-Redaktion wurde deutlich, dass die Region, über die hier gesprochen wird, noch keinen griffigen Namen hat. Regionalmarketing nach innen und nach außen braucht aber ein Markenzeichen, einen Slogan und ein Logo.

Hier sind wir mit viel Euphorie auf die Suche nach einem prägnanten Namen für diesen neuen Kooperationsraum gegangen und haben ein mehrsprachiges Brainstorming durchgeführt. Genannt wurden Bezeichnungen wie „European Hub“, „Hauptstadtregion“, „European Gateway Region“, „Metropol-Rhein-Region“, „Westgate Europe“, „Europäische Zukunftsregion“ und viele andere mehr. Verwenden werden wir den Namen, den die Landesregierung Nordrhein-Westfalen vorgeschlagen hat: „Euro-Rhein-Region“.

Die Beiträge in diesem Heft zeigen aus ganz verschiedenen Perspektiven Chancen und Risiken einer solchen Region. Sie kann zum „European Hub“, d.h. zum zentralen Kernbereich, entwickelt werden. Jedoch ohne eine gemeinsam getragene Vision und abgestimmte Projekte werden sich die wirtschaftlich potenten „Ränder“ zu den „Global Cities“ hin orientieren; die Region ufert aus und nutzt ihr Entwicklungspotential nicht.

Neue Formen der Zusammenarbeit

Durch Globalisierung und Europäische Union ist das Zusammenwachsen bereits Realität; dennoch wird Europa immer noch durch eine Vielzahl von Hemmnissen, von sichtbaren und unsichtbaren Grenzen durchschnitten. Daher stellt sich die Frage, wie das Zusammenwachsen durch politisches und planerisches Handeln gefördert werden kann. Mit anderen Worten: Ein neues Gleichgewicht der nationalen und regionalen Interessen wird gesucht! Hierzu gehört auch der regionale Ausgleich von Nachteilen. Es muss deutlich werden, dass der Schwerpunkt in einer neuen Qualität der Zusammenarbeit und im Überwinden von Grenzen liegt und nicht dem Abwenden und Abgrenzen.

Vision verkaufen

Die Vision der gemeinsamen Region muss möglichst schnell aus dem Elfenbeinturm von Politik und Planung heraus. Dazu gehört eine gezielte Aufarbeitung des Themas für die verschiedenen Interessengruppen bis hin zu den Bürgern in allen Teilräumen. Jede Region muss dabei eine eigene (Weiter-) Entwicklungspolitik finden und Identitäten mit Kreativität von unten weiter entwickeln. Vom Selbstbewusstsein der neuen Region her gehört dazu auch ein internationaler Auftritt. Deshalb ist Medien- und Öffentlichkeitsarbeit eine Aufgabe mit hoher Priorität.

Es lebe der Unterschied!

Obwohl viele Gemeinsamkeiten vorhanden sind, besteht der Reiz der neuen angestrebten Region auch in ihren Unterschiedlichkeiten. Dies beginnt bei den Sprachen und der Mentalität, setzt sich fort in Baustil und Verwaltungskultur und endet bei den vielen unterschiedlichen Sorten Bier. Solange die Unterschiedlichkeit nicht hemmt, ist sie ein wichtiges Kennzeichen der Region. Vielleicht empfiehlt sich daher eine neue Institution zur „Pflege der Unterschiedlichkeit“.





Die Benelux-Kooperation des Landes Nordrhein-Westfalen

Die Beziehungen zu unseren Nachbarn im Westen, den Benelux-Staaten, sind von ganz besonderer Natur. Im täglichen Austausch und grenzüberschreitenden Miteinander verbindet uns mit diesen Ländern mehr als mit allen anderen internationalen Partnern und auch noch mehr als mit anderen deutschen Ländern. Und es handelt sich um Beziehungen, die über eine Regionalpartnerschaft im herkömmlichen Sinne weit hinausgehen. Hier hat sich zwischen den Regionen eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit entwickelt, die für den europäischen Einigungsprozess vorbildlich ist.

Im Nordwesten Europas ist der Erfolg des europäischen Projekts fast tagtäglich mit Händen zu greifen. Hier, zwischen Englischem Kanal und Teutoburger Wald, ist aus der Keimzelle Europas die Kraftzentrale der Europäischen Union geworden. Wir haben gute Chancen, dass durch die immer enger werdende Zusammenarbeit zwischen den Niederlanden, Belgien, Luxemburg und Nord Pas-de-Calais im Nordwesten Europas eine Wirtschafts- und Kulturregion von hervorragender Qualität und großer Ausstrahlungskraft entsteht. Die 44 Millionen Einwohner erwirtschaften hier jährlich über 1.000 Mrd. Euro – das sind mehr als 15 Prozent des Bruttoinlandsproduktes der EU.

Unsere Kooperation mit den Benelux-Staaten ist sehr pragmatisch angelegt. Es geht vor allem um Netzwerke, die geknüpft beziehungsweise ausgebaut werden sollen. Unsere Aufgabe ist es dabei, neue Verbindungen herzustellen, Impulse zu geben, neue Kontakte zu vermitteln und Lücken zu schließen, wenn es um gemeinsame Projekte in Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur geht. Wir haben hier als Landesregierung eine Koordinations- und Steuerungsfunktion, die wir gemeinsam mit unseren Partnern nutzen und ausbauen.

Diese enge Zusammenarbeit kann Beispiel und Motor sein auch für andere europäische Regionen. Auch andernorts gibt es bereits intensive Formen der Zusammenarbeit, beispielsweise zwischen Schleswig-



Holstein und den Ostseeländern oder zwischen Bayern, Österreich, der Tschechischen und der Slowakischen Republik. Diese grenzüberschreitende Kooperation von Regionen und die dabei entstehenden Räume werden beim weiteren Prozess der europäischen Integration zu den Gewinnern zählen.

Wolfgang Clement, Ministerpräsident des Landes Nordrhein-Westfalen

Portrait einer Region der Stärken

Euro-Rhein-Region – Kernraum in Europa

Die Verdichtungsräume Vlaamse Ruit, Randstad und Rhein-Ruhr bilden den dreieckigen Kernraum der „Euro-Rhein-Region“. Zwischen diesen drei Metropolregionen bestehen die stärksten messbaren Güter-, Passagier- und Informationsströme in Zentraleuropa.

In der Euro-Rhein-Region leben 43,9 Mio. Einwohner auf einer Fläche von 3,2 Mio. qkm. Die Bevölkerungsdichte liegt damit



3,6-fach so hoch wie im EU-Durchschnitt. In der Metropolregion Vlaamse Ruit leben 2,3 Mio., in der Randstad 7,2 Mio. und in Rhein-Ruhr 11,5 Mio. Einwohner. Die Zahl der Arbeitskräfte liegt insgesamt bei 20,2 Mio. und soll bis 2025 auf 20,5 Mio. ansteigen. Zusammengenommen ist dies der leistungsfähigste Wirtschaftsraum Europas. Die Wirtschaftskraft liegt um fast 8 % über dem EU-Durchschnitt. Allein die Metropolregion Randstad erreicht eine höhere Wirtschaftskraft als der Raum London. Die Niederlande sind für Nordrhein-Westfalen und die Rhein-Ruhr-Region der wichtigste Außenhandelspartner, gefolgt von Belgien. Aus niederländischer Sicht sind die Austauschbeziehungen noch stärker. Rhein-

Ruhr ist der bei weitem wichtigste Partner. Es gibt 1.000 bis 1.100 niederländische Unternehmen in Nordrhein-Westfalen.

Wichtiger Wirtschaftsstandort

Sieben der 20 größten westeuropäischen Industrie- und Dienstleistungsunternehmen haben ihren Hauptsitz in der Region. Bei den europäischen Börsen steht London zwar unangefochten an der Spitze, gefolgt von Paris und Frankfurt, und erst an vierter und fünfter Stelle kommen Amsterdam und Brüssel. Die neue Börse Euronex jedoch, gebildet aus den Börsen Paris, Amsterdam und Brüssel hat den Sprung auf Platz 2 geschafft.

Das nordwesteuropäische Tiefland, verbunden über die Einzugsbereiche der drei Flüsse Rhein, Maas und Schelde, weist nicht nur topografische Gemeinsamkeiten, sondern auch eine gemeinsame historisch-kulturelle



Geschichte auf (so waren z.B. Herzogenrath und Kerkrade von 1104 bis 1815 eine Stadt). Seit dem Mittelalter haben sich die (Han-



dels-) Verflechtungen in diesem dicht bevölkerten europäischen Handelsraum immer stärker intensiviert. Zu den Flussachsen als Verkehrswege traten Eisenbahnlinien und Schnellstraßen, die heute als multimodale Verkehrskorridore zu den bedeutendsten Europas zählen. Die interne Vernetzung ist heute doppelt (Schiene) bis siebenmal so hoch (Wasserstraßen) wie der europäische Durchschnitt.

Die Hafenstandorte Rotterdam (Güterumschlag 1998: 30,6 Mio. t) und Antwerpen (119,8 Mio. t) im Seeverkehr sowie Duisburg (49,7 Mio. t) im Binnverkehr zählen zu den bedeutendsten der Welt und sind die wichtigsten Umschlagplätze für Nordwesteuropa. Die Region verfügt außerdem über ein

international bedeutendes Luftdrehkreuz (Amsterdam) und drei weitere Flughäfen mit ausgeprägten internationalen Verbindungen (Brüssel, Düsseldorf, Köln/Bonn). Das Passagieraufkommen in London lag im Jahr 2000 bei 120 Mio., davon 64,6 Mio. in Heathrow, in Frankfurt bei 49,4 Mio., in Paris-Charles de Gaulle bei 48,2 Mio. und Amsterdam bei 39,6 Mio.; dabei flogen mindestens 4 Mio. Fluggäste aus Nordrhein-Westfalen von Schiphol ab. Von ihrem Passagieraufkommen (78,7 Mio. insgesamt) können die internationalen Flughäfen der Region mit anderen europäischen Zentren und auch im weltweiten Vergleich problemlos mithalten. Allerdings fehlen durch die Zersplitterung vielfältige interkontinentale Verbindungen. Daher sind London, Frankfurt, München oder Zürich für viele Fluggäste aus der Rhein-Ruhr-Region bei interkontinentalen Zielen in Kauf zu nehmende Umsteige-Flughäfen.

Die regionsinterne Erreichbarkeit – mit Fahrzeiten zwischen den drei Metropolräumen von weniger als zwei Stunden und einem beispiellos dichten Infrastrukturnetz – ist trotz Überlastungen des Autobahnnetzes gut und weist den Vorteil auf, dass die Verkehrsachsen nicht nur radial auf ein Zentrum zuführen, sondern auch ein dicht geflochtenes Netz von Verkehrsadern besteht.

Die nordrhein-westfälischen Messen mit Köln und Düsseldorf, und erst recht unter Einbeziehung von Dortmund, Essen oder Utrecht, gehören zu den größten der Welt (alleine Köln ist der drittgrößte Messestandort der Welt, gefolgt von Düsseldorf). Köln und Düsseldorf sind – wie die Seehäfen – als Gateway-Städte einzustufen, die den Zugang zum Raum der Europäischen Union bilden.



Gemeinsame Kultur

Die untrennbare Geschichte mit oftmals sehr ähnlichen Herausforderungen hat eine in vielen Aspekten übereinstimmende kulturelle Entwicklung unterstützt. Zudem hat die hohe Verdichtung dieses Raums zusammen mit der polyzentrischen Entwicklung zu einer besonders umfangreichen und vielfältigen kulturellen Landschaft geführt, die weltweit ihresgleichen sucht.

Es gibt sehr enge Tourismusbeziehungen; auch hier dominieren die Komplementärfunktionen. Niederländer kommen in die nordrhein-westfälischen Mittelgebirge, während umgekehrt die Bewohner der Rhein-Ruhr-Region an die niederländischen Nordseestrände fahren. Deutsche fahren in die niederländischen Center-Parcs; Niederländer besuchen die großen Einkaufszentren in Rhein-Ruhr.



Hervorzuheben ist auch die vielpolige Forschungs- und Wissenslandschaft dieser Region, ein Grundpfeiler der wirtschaftlichen Entwicklung, die zugleich das größte Potential für die zukünftige Entwicklung birgt. Drei von zehn Hochschul- oder Forschungseinrichtungen der EU befinden sich in dieser Region. Die größten Universitätsstädte sind Köln mit fast 90.000, Brüssel mit fast 70.000 und Münster mit über 52.000 Studenten. Durch gezielte Kooperationen der Hochschulen untereinander und der Forschung mit der Wirtschaft könnten hier weitere Impulse für die Region selbst, aber auch für Gesamt-Europa gegeben werden.

Eine polyzentrische Region ohne dominantes Zentrum

Auf den ersten Blick fehlt der Euro-Rhein-Region ein dominantes Zentrum als Identifikationspunkt. Der Vorteil von „Orten strategischer Kompetenz“ liegt in der Regel darin, dass sich alle wichtigen

Ansprechpartner und Funktionen auf kleinster Fläche finden. Hier muss räumliche Nähe nicht organisiert werden, son-



dern sie steht von Fall zu Fall projektbezogen zur Verfügung. „Die Europa-Zentrale Brüssel hat einen kometenhaften Aufschwung erlebt, und nimmt als Organisationsstandort eine dominante Stellung in der Weltpolitik ein.“¹

In der Euro-Rhein-Region gibt es neben Brüssel eine Fülle von historisch gewachsenen Zentren und mehrere Metropolräume. Dieses „Manko“ ist in der gewachsenen polyzentrischen Struktur Westeuropas nicht zu beheben – und soll es auch nicht! Denn gerade aus dieser polyzentrischen Struktur mit ihrer Vielfalt und unterschiedlichen Orientierungen bezieht dieser Raum wie auch ganz Europa sein Potential, sich global zu behaupten. Darum muss der Fokus auf den gezielten Aufbau von Netzwerkstrukturen gelegt werden, über die sich der Raum eigenständig profilieren und weltweit positionieren kann.

Diese Zielsetzung findet sich auch im Europäischen Raumentwicklungskonzept



(EUREK): Durch die bewusste Schaffung mehrerer, relativ großräumiger weltwirtschaftlicher Integrationszonen, die mög-

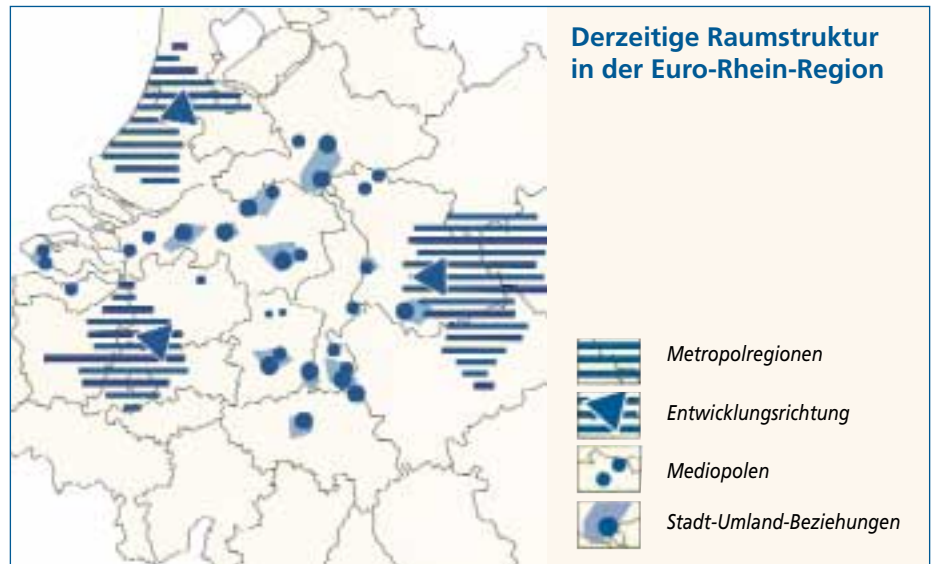
lichst ausgeglichen über die Europäische Union verteilt sind, kann die Wettbewerbsfähigkeit nachdrücklich unterstützt werden. Das Konzept einer polyzentrischen Entwicklung und die Stärkung der Metropolregionen und integrierter Regionen (neben London und Paris) kann (eine) Antwort auf die Globalisierung sein.

Der daraus folgende Bedeutungsgewinn wäre nicht nur in der Region selber zu spüren, sondern strahlte nach ganz Europa aus.

Bereitschaft zur Kooperation

Voraussetzung für die Profilierung und die Schaffung von Netzwerkstrukturen ist die Bereitschaft zu kooperieren. Nicht interne Konkurrenz, sondern globale Schlagkraft muss also das Stichwort sein, um aus den „Schwächen“ einer polyzentrischen Region eine Stärke zu machen. Als eines von vielen schon realisierten Projekten kann die Straße der Moderne, ein Zusammenschluss von sechs deutschen und zwei niederländischen Museen, genannt werden.

Die Schwierigkeit von Kooperationen aufgrund der unterschiedlichen Verwaltungsstrukturen darf jedoch nicht unterschätzt werden. So hat Belgien wichtige Aufgaben und Kompetenzen an mehrere regionale Behörden übertragen. Das Land weist nicht nur eine belgische Bundesregierung und drei Regionalregierungen (Flandern, Wallonie und Brüssel/Hauptstadt) auf, sondern



Quelle: Die Central Network Area und ihre Chancen, Provinz Noord-Brabant, 2001, S. 12

auch drei Sprachgemeinschaften. Hinzu kommt eine erst in Ansätzen vorhandene Kooperationskultur in wichtigen Teilräumen (z.B. Ruhrgebiet).

Das Bewusstsein, Europäer zu sein, hat eine sozio-kulturelle Dimension; es beruht auf einer gemeinsamen Zivilisation und Geschichte. Dagegen ist das Gefühl der Zugehörigkeit zur Europäischen Union und erst recht zu Nordwesteuropa oder gar der Euro-Rhein-Region erst bruchstückhaft ausgebildet. Um hier eine positive Verände-

rung hin zu einem regionalen Bewusstsein zu erreichen, sind viele Win-Win-Situationen notwendig, die von dem gemeinsamen Nutzen überzeugen.

¹ D.W. Rebitzer: Internationale Steuerungs-zentralen. Die führenden Städte im System der Weltwirtschaft. Erlangen-Nürnberg 1995. S. 185.



Auf einen Blick

Stärken und Schwächen, Chancen und Risiken

Stärken <i>Strengths</i>	Schwächen <i>Weaknesses</i>	Chancen <i>Opportunities</i>	Risiken <i>Threats</i>
große Vielfalt	Verstreutheit/Zersplitterung/ mangelnde räumliche Nähe	Kombinationsmöglichkeit ver- schiedener Wissenskompeten- zen und Verschränkung der Disziplinen	schwach ausgebildete Kooperationskultur
hohe Wirtschaftskraft	mangelnde gemeinsame Positionierung und Aufgaben- bewältigung	Kompetenzbündelung (u.a. über Netzwerke) stärkt globale Konkurrenzfähigkeit	Strukturwandel im Ruhrgebiet noch nicht überwunden
differenziertes Standortspek- trum verfügbar	diffuses Bild, kein Identifikationskern	optimal er- und angeschlossene Mediopolen stehen als Aus- weichstandorte für die hochver- dichteten Räume zur Verfügung	z.B. Abwanderung aus dem Ruhrgebiet ins Umland, Gefahr von sogenannten Pump- effekten
hohe Wissenskonzentration	Kommunikationsprobleme aufgrund von Sprach- und Verwaltungsbarrieren	Nähe zwischen vielfältigsten Wissens- und Wirtschaftsunter- nehmen bietet Verknüpfungs- potential	Konzentrationsprozess und Globalisierung führt zu weiterer Konzentration der Machtzentralen
Einzelpole mit Weltgeltung	unterproportionales weltweites Ansehen/ Profilierung	Kooperation der Hochschulen verstärkt Kompetenzen und (globale) Attraktivität	nationale Egoismen und Regelungen erschweren Zusammenarbeit
Häfen mit Weltstandard	vielschichtige, (z.T.) inkompati- ble Verwaltungssysteme und Denkmuster	Vielsprachigkeit Erfahrungen im Umgang mit mental und administrativen Unterschieden kann Problemlö- sungen erleichtern	Quantitäten dominieren Qualitäten
schnelle Erreichbarkeit der Flughäfen	Lkw-Schwertransporte steigen überdurchschnittlich	Transportkapazitäten auf dem Wasser	Einbußen der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit durch zunehmende Verkehrsstaus
schnelle interne Erreichbarkeit	mangelnde Abstimmung im Flugverkehr verhindert optimale globale Erreichbarkeit	Verknüpfung der Verkehrssträ- ger, Kooperation der Flughäfen	Überlastung der Slots und Flugkorridore
gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur	Staus bremsen Entwicklungschancen	logistische Kompetenz	Entstehung von Netzlücken
hohe interne Mobilität		neue Aufbruchstimmung durch Erweiterung der EU	Verkehrsverbindungen „nach außen“ holen auf, d.h. relative Schwächung der internen Erreichbarkeit
			drohender Verkehrsinfarkt
			national orientierte Planung kann die Entwicklung hemmen

Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Paul G. Jansen.

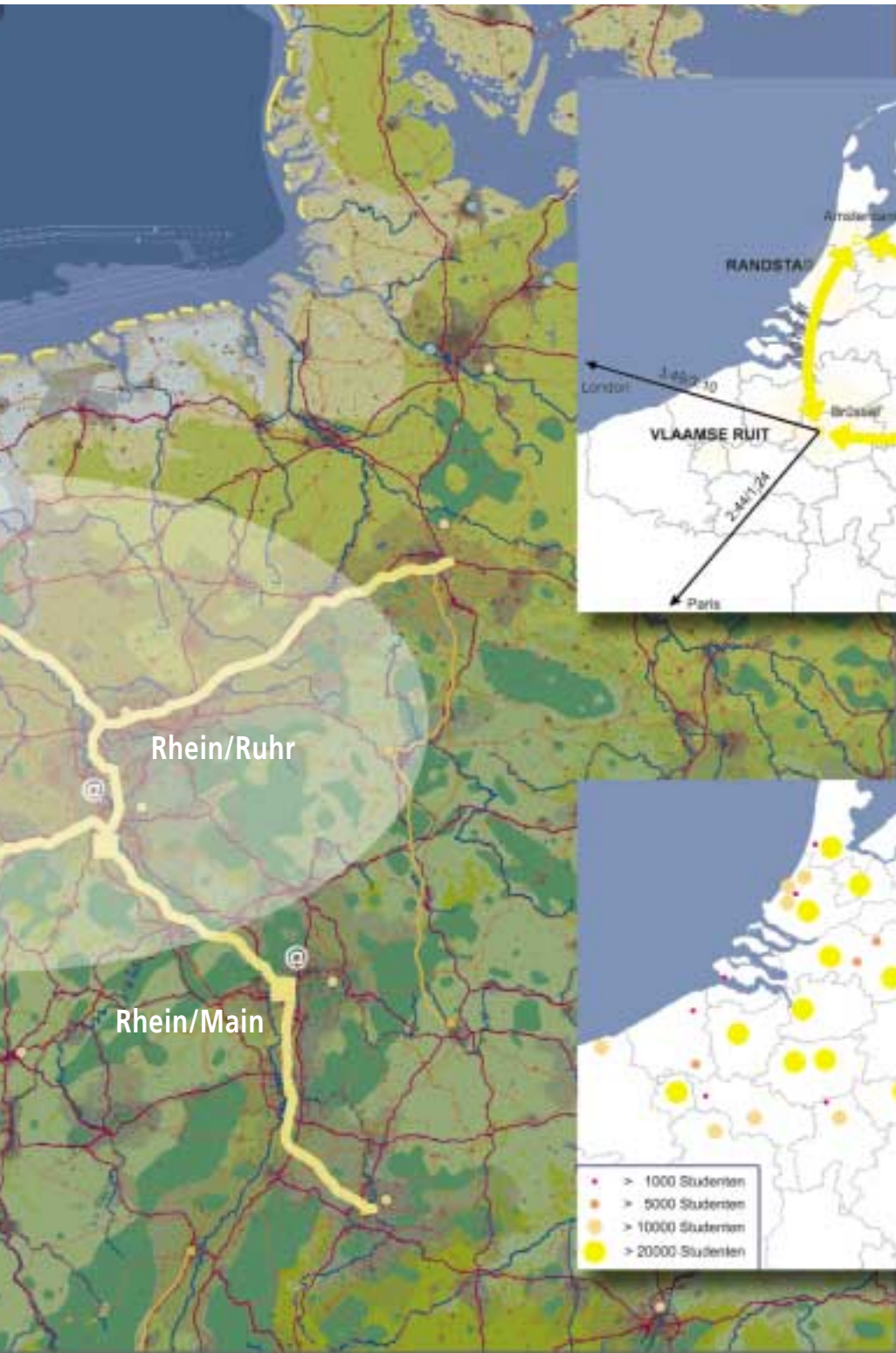
Euro-Rhein-Re



-  Verdichtungsräume
-  Bevölkerungsdichte > 200 Ew/km²
-  Internetknotenpunkt
-  Flughafen
-  Seehafen
-  Infrastruktur/Verkehrsströme
-  Hochgeschwindigkeitsstrecken in der Euro-Rhein-Region und Verbindungen zu den benachbarten Metropolen

Quelle: Ministerie van VROM (Hrsg.): 5de Nota over de Ruimtelijke Ordening. Kart 19: Transnationale ruimtelijke hoofdstructuur. Den Haag, Januar 2001

gion

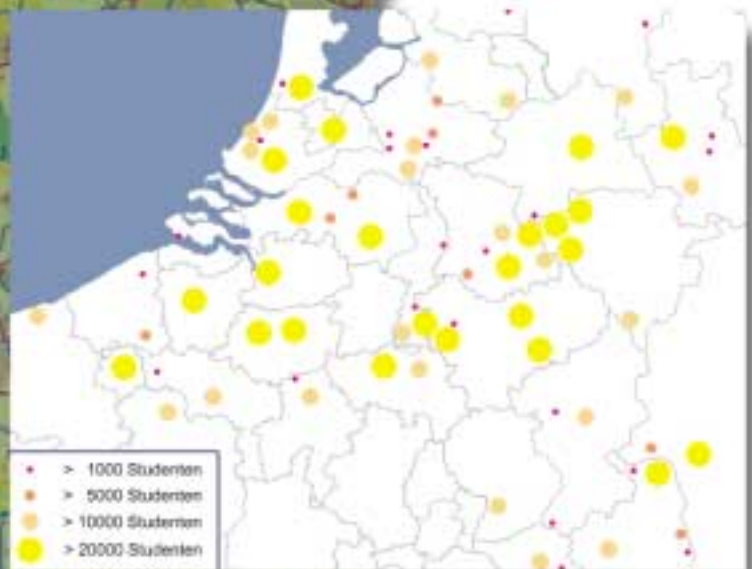


Die Region der schnellen Verbindungen



Quelle: Stadt- und Regionalplanung
Dr. Paul G. Jansen

Die Wissensregion



Quelle: Stadt- und Regionalplanung
Dr. Paul G. Jansen

Maßnahmen für eine

+++ Impulse +++ Prioritäten

Der gemeinsame Wille wie auch die Erkenntnis der Notwendigkeit zu mehr Kooperation sind vorhanden. Noch fehlt aber die Initialzündung für das euroregionale Denken.

Impulse geben

Um die polyzentrische Region zu stärken, bedarf es einer abgestimmten, ineinandergreifenden Planung. Notwendig ist hierzu insbesondere die Formulierung einer gemeinsamen Vision, eines Leitbilds für die zukünftige Entwicklung. Darüber hinaus sind inhaltliche Vertiefungen, ein regelmäßiger, koordinierter Informationsaustausch und Absprachen über die genauen Ziele notwendig.

Handlungskatalog

- Erstellung einer gemeinsamen Vision (für den Gesamttraum), Euro-Regionales Entwicklungskonzept
- Vertiefung in gemeinsamen und zeitparallelen Konzepten für Fachplanungen
- Aufbau eines gemeinsamen Informations- und Kooperationssystems

Besonders wichtig ist der Schritt von der Vision zur Umsetzung. Grundlage hierfür muss eine gemeinsame politische Aussage der Beteiligten mit klaren Zeit- und Zielvorstellungen sein.

Leuchtturmprojekte versprechen Vorteile

Die verstärkte Kooperation der Partner sollte mit zentralen und sogenannten Leuchtturmprojekten beginnen. Dabei ist wichtig, dass die Projekte mit den Entwicklungszielen der Region abgestimmt sind. Ein solches

Leuchtturmprojekt könnte z.B. ein neuer Großflughafen auf einer künstlichen Insel in der Nordsee sein, wobei sich die Frage stellt, ob ein solcher Großflughafen Vorteile gegenüber einer engeren Kooperation der bereits vorhandenen Flughäfen in der Region bietet. Voraussetzung wäre allerdings eine entsprechende Spezialisierung und Konzentration der Flugziele sowie ein Abbau der Zubringerflüge durch eine schnelle Vernetzung mit Hochgeschwindigkeitszügen oder Metrorapid.

Regionales integriertes Verkehrsmanagement

Voraussichtlich werden bis 2010 die Gütertransporte in der EU um 38 % und die Personentransporte um 24 % bei einem weiter wachsenden Anteil des Straßengüterverkehrs zunehmen. Ziel muss es sein, den Zuwachs an Transportleistungen vom Wirtschaftswachstum abzukoppeln und den Bahn- und Wassertransport stärker zu fördern. Zwingend erforderlich ist ein regionales Verkehrsmanagement, weil z.B. Güter, die in Rotterdam oder Antwerpen auf den Lkw gesetzt werden, sicherlich nicht in Duisburg auf die Schiene oder auf das Binnenschiff umgeladen würden.

Handlungskatalog

- Abstimmung der nationalen und regionalen Verkehrsplanung
- Integriertes Verkehrsmanagement durch Verbesserung der Verkehrsinformation (z.B. www.autobahnpolizei-koeln.de; Online-Verbindung zwischen den Verkehrsleitregionen Köln und Utrecht mit Möglichkeit zur Wechselwegweisung) sowie Austausch zwischen Bahn-, Bus- und Straßenleitzentren

- Regionale Verkehrssteuerung (z.B. Vorrangschaltung der Linien des ÖPNV und Priorität bei verspäteten Zügen oder Bussen)

Ausbau der multimodalen Euro-Korridore

Durch den verzögerten Ausbau der beispielsweise schon lange gemeinsam projektierten Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris-Brüssel-Lüttich-Köln oder Köln-Frankfurt hat sich die großräumige Erreichbarkeit bisher nicht in dem gewünschten Maße verbessert; damit haben sich auch die Wachstumschancen verringert. Die Engpässe im Güterverkehr von den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam konnten bisher noch nicht beseitigt werden (Stichwort Eiserner Rhein und Fortführung der Betuwe-Linie auf deutscher Seite) und führen zu einer Überlastung der Straßeninfrastruktur und zu höheren Umweltbelastungen.

Ein wichtiger Beitrag zum Abbau dieser Entwicklungshemmnisse ist eine engere Kooperation der Seehäfen mit Duisburg, der Ausbau von Duisburg als dem Binnenlogistikstandort der Region sowie eine weitere Verlagerung des Containerverkehrs auf die Wasserstraßen. Der Raum darf nicht zum bloßen Transitraum (Tunneleffekt) werden.

Handlungskatalog:

- Räumlich und zeitlich abgestimmter Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur
- Verstärkte Kooperation der Gateways im Güterverkehr
- Beseitigung von Engpässen (z.B. Viersener Kurve)

n gemeinsamen Weg

+++ Handlungsempfehlungen +++



Niederland

- Abstimmung der Bahninfrastruktur (z.B. Thalys bzw. Strecke Köln-Amsterdam mit ICE-3-Mehrsystembetriebszug)
- Grenzüberschreitende Fahrkarten/Tarife/Tarifverbünde, Kombitickets (Kultur, Sport, etc.), Orientierung z.B. an dem niederländischen System der Nationalen Streifenkarte (nationale strippenkaart) oder dem Euregio-Ticket in der Euregio Maas-Rhein

Errichtung von Mobilitätszentren

Es ist davon auszugehen, dass die nationalstaatlichen Regelungen, die eine Mobilität zwischen den drei Ländern erschweren, noch über einen längeren Zeitraum ihre Gültigkeit behalten. Daher sollten Mobilitätszentren errichtet werden, die für Grenzpendler praktische Hilfestellungen geben. Hier bietet sich an, bestehende Einrichtungen wie z.B. Studienberatungen, Verbraucherberatungen oder Beratungsstellen der Arbeitsämter miteinander zu vernetzen, so dass ein Interessent nur einen, aber umfassend informierten Ansprechpartner hat (One-Stop-Shop).

Schaffung von Spitzenforschungszentren von Weltrang

Als erste Stufe sollten gemeinsame Forschungsprojekte zwischen Instituten der drei Länder durchgeführt werden, die die Mobilität der Forscher erleichtern. Durch Kooperationen der Forscher aus den drei Ländern werden sich die Erfolgchancen wesentlich erhöhen. Der Schwerpunkt der Forschungsarbeiten sollte auf den sieben von der EU geförderten Bereichen Biotechnologie, Nanotechnologie, Luft- und Raum-

fahrt, Nahrungsmittelsicherheit, nachhaltige Entwicklung sowie Bürger und Regierung in einem wissensbasierten Europa liegen. Darüber hinaus müssen die Ressourcen für die Förderung einer stärkeren Mobilität der Forscher in Europa beträchtlich erhöht werden. Als weitere Bereiche könnten diejenigen hinzustoßen, in denen die Region bereits heute eine Spitzenstellung einnimmt, u.a. Wasserbau, Landwirtschaft, Automobiltechnik und Life Science.

Wissensregion Euro-Rhein – (K)eine Utopie

Wissen und Information für die Zukunft sind wie der Zugang zu ihnen Schlüssel für alle Funktionsbereiche. Die technologische Dynamik hat wesentlich zugenommen und die sogenannte Halbwertszeit des Wissens verkürzt sich ständig. Eine Strategie muss sowohl langfristig als auch kontinuierlich die Versorgung mit Wissen und Information sichern. Dies gilt vor allem für die langfristige Erhaltung und Zugänglichkeit elektronischer Daten.

Handlungskatalog

- Bildung einer Kommission mit entsprechenden Kompetenzen und Ressourcen für die Wissensregion, Entwicklung eines Wissensmanagements
- Regionales elektronisches Archivnetz

Erhaltung und Entwicklung der Kulturlandschaften

Die vielfältigen Kulturlandschaften tragen zur regionalen Identität bei. Besondere Räume sollten als „Flächendenkmal“ erhalten und damit dem ständigen Wandel der Bewirtschaftung entzogen werden. Typische Merkmale wie z.B. offene Felder mit Wall-

hecken und Kopfweiden sollten erhalten werden. Wenn gerade der konservierende Landschaftsschutz dem deutschen Naturschutzrecht zu eigen ist, sollte ein intensiver Informations- und Erfahrungsaustausch mit den Nachbarländern erfolgen und in der Planung großräumige Freiraumstrukturen gesichert werden. Auch die Erhaltung von historischen Bewirtschaftungsformen sollte entsprechend gefördert werden.

Handlungskatalog

- Prüfung und Übertragung von Best-Practice-Beispielen, z.B. kompakte Stadt in den Niederlanden
- Erarbeitung eines strategischen Freiraumplans für den Zentralraum
- Erhaltung der vielfältigen Kulturlandschaften

Interkulturelle nachhaltige Stadtentwicklung

Hohe Arbeitslosenquoten, eine anhaltende Steuerschwäche und Konzentration von Armut in Stadtteilen bzw. Quartieren fördern soziale Segregation und Ghettoisierung. Auch ein sozialer Wandel braucht Visionen. Durch den notwendigen Zuwanderungsstrom in die Euro-Rhein-Region von außen wird die interkulturelle nachhaltige Stadtentwicklung besonders bedeutsam. Es muss die Chance ergriffen werden, dass das Ruhrgebiet noch als Ziel II-Gebiet eingestuft ist und bis 2006 4 Mrd. DM Fördergelder der EU und des Landes erhält.

In den Niederlanden soll ein Wandel in der Wohnungsbaupolitik mit Aufwertung von Stadtquartieren und Plätzen stattfinden. Ein intensiver Erfahrungsaustausch über diese Problemstellungen kann von großem gegenseitigen Nutzen sein.

Stimmen aus der Region

Grenzübergreifende Meinungen

Wie sehen andere die Region und die Chancen zur Zusammenarbeit? Wo liegen für sie die Schwerpunkte? Das hat uns interessiert. Hier nun die Stellungnahmen von Politik, Presse und Planung.



Godehard Uhlemann, Rheinische Post
Düsseldorf, verantwortlich für Außenpolitik¹

Die Region ist die Stärke des künftigen Europas

Europa wächst niemals zusammen, nur weil seine politischen Repräsentanten es auf Konferenzen so verordnen. Europa verzahnt sich nur dann enger und tiefer, wenn dies die Menschen aus Überzeugung wollen, wenn sich die Bürger nach den leidvollen Erfahrungen von Krieg und Zerstörung mit dem Gedanken anfreunden, dass europäische Integration und Zusammenarbeit spannend und bereichernd ist. Diese Erfahrung lässt sich vor allem in Grenzregionen beobachten, dort wo sich historisch über Jahrzehnte hinweg Reibungsflächen zwischen den Staaten gebildet hatten, wo Landes-schranken das eigene Beschränktsein bewusst machten und wo heute Dank des Schengener Abkommens schrankenloses Pendeln möglich ist. Doch auch geistige Hemmnisse müssen noch weiter beseitigt werden, das ist unendlich schwierig.

Seit einer Reihe von Jahren wird das „Europa der Regionen“ als Wert gefeiert. In Wirklichkeit sind es diese Regionen, die die Vielfalt und den Reichtum des Kontinents ausmachen. Die Zusammenarbeit zwischen Regionen gar über Grenzen hinweg schafft

Bürgernähe und partnerschaftliches Verständnis. Sie nimmt vor allem Angst vor dem Anderen und dessen Anderssein, das es zu erhalten gilt. Niemand will in einem Superstaat mit heute 15 und demnächst 25 Staaten einen europäischen Bürger „von der Stange“, dem regionale Eigenheiten und Gewohnheiten abgeschliffen wurden: Er wäre eine Kunstfigur ohne Leben. Europa will den Schotten als Schotten und den Bretonen als Bretonen – so wie wir in Deutschland die Bayern neben den Westfalen und Rheinländern schätzen. Diese ethnische Erfahrung auch in den Landtagen fällt vor allem den Deutschen leicht, denn sie erleben im Gegensatz zu zentralistischen Systemen Frankreichs oder Großbritanniens ihr föderatives Modell täglich.

Europa wird politisch nur stark über die Zusammenarbeit seiner Regionen. Nordrhein-Westfalen ist das bevölkerungsreichste Bundesland in Deutschland. Seine fast 18 Millionen Menschen und seine wirtschaftliche Stärke machen es zu einer Region, die gewichtiger ist als manches EU-Mitglied. Der Wirtschaftsraum NRW – zusammen mit dem der Benelux-Staaten – schafft im Dreistromland zwischen Rhein, Maas und Schelde eine Region, die wie ein Magnet wirkt und von höchstem internationalen Investitions-Interesse ist. Das muss genutzt und ausgebaut werden in Wirtschaft, Forschung und Dienstleistung. NRW-Ministerpräsident Wolfgang Clement (SPD) sieht weltweit keine andere Region, die besser mit Schulen, Hochschulen und Kultureinrichtungen ausgestattet ist. Das muss weiter vernetzt werden.

Wichtig ist die Zusammenarbeit im grenznahen Raum. Warum zum Beispiel in den Niederlanden ins Krankenhaus, wenn das deutsche näher liegt? Warum sollte eine deutsche Feuerwehr einen Brand löschen,

den die Niederländer eher unter Kontrolle haben? Dass derartige Zusammenarbeit funktioniert, hat das Explosionsunglück in Enschede vor Jahresfrist gezeigt, als die Deutschen rasch und unbürokratisch über die Grenze hinweg halfen. Jede regionale Zusammenarbeit in einem modernen Europa muss Grenznähe sprengen und ins Hinterland wirken.

Gegenseitige Sprachförderung ist wichtig, in den Schulen müssen Lehrpläne vom Leben und Denken der Nachbarn mehr vermitteln. Darf es sein, dass niederländische Schüler in einer Umfrage während des Golfkrieges (1991) die Deutschen als aggressiv und kriegslüsternd bezeichneten, obwohl die gar keine Soldaten auf Grund ihrer Verfassungslage an den Golf schicken konnten und es auch nicht wollten? Heute gibt es gemeinsame Militärverbände, Europa diskutiert eine gemeinsame Außen- und Sicherheitspolitik. Es geht um stärkeren Kulturaustausch, um gemeinsame Projekte der Verkehrsinfrastruktur, der Informationstechnologie, der Freizeitaktivitäten und des Bildungsangebotes. Für einen Düsseldorfer ist ein Opernabend in Brüssel oder Amsterdam rascher realisierbar als einer in Frankfurt. Das macht die NRW-Landeshauptstadt europäischer.

¹ Für die journalistische Meinung haben wir etwas mehr Platz vorgesehen. Dabei war interessant, welches Ressort sich für diese Fragestellung zuständig fühlte: Innen- oder Außenpolitik?



Joep Thönissen, Marie-José Zondag,
Kolpron Consultants B.V./ Ecorys Holding B.V.

Wie sieht die Erfolgsformel für grenzüberschreitende Zusammenarbeit aus?

Warum, wofür und wie kann grenzüberschreitend zusammengearbeitet werden? Zunächst muss – nach unserer Erfahrung – gegenseitiges Interesse vorhanden sein. Wenn nur eine Seite Vorteile sieht, ist die Erfolgchance sehr klein. Beim grenzüberschreitenden Gewerbegebiet Avantis gab es ein solches gegenseitiges Interesse. Die Region Aachen suchte nach neuen Flächen und die Parkstad Limburg konnte sie bieten – so können Lösungen entstehen.

Auch die Euregionale 2008 bietet solche Chancen und beiden Seiten Vorteile. Die Parkstad Limburg wie auch die Region Aachen können Nutzen aus einer gemeinsamen Präsentation ziehen. Ein grenzüberschreitender Absatzmarkt und ein gemeinsames kulturelles Erbe von 1,5 Millionen Menschen stellt diese Städte in ein ganz neues Licht.

Neben diesen beiderseitigen Vorteilen, die übrigens nicht immer gleichen Zielen entsprechen müssen, ist auch der Konkretisierungsgrad entscheidend für den Erfolg. Je konkreter die Interessen, desto schneller wird ein Prozess oder Projekt in Gang kommen. Der Eiserne Rhein ist ein solches wesentlich komplexeres und daher auch viel problematischer zu realisierendes Thema, denn: wem dient dieses Projekt nun tatsächlich?

Daneben ist für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit das gegenseitige Kennen der kulturellen und administrativen Unterschiede eine wesentliche Voraussetzung. Die Niederlande machen gerne Pläne, untersuchen gerne Probleme und beschäftigen sich weniger mit Hierarchien. In Deutschland wird stärker auf eine Umsetzung hingearbeitet, ist man unternehmerischer und chancenorientierter. In Deutschland besteht eine striktere Aufgabenzuordnung und stellt die Bürokratie eine

Qualitätsgarantie dar. In den Niederlanden brainstormt man lieber, und jeder glaubt, in jedem Themenbereich etwas beisteuern zu können. Das Aufbauen konkreter Partnerschaften über eine unabhängige Institution erscheint daher geeigneter, als ein erzwungenes gemeinsames Planen, das weder zu dem einen noch zu dem anderen Planungssystem passt.



Ernst-Martin Walsken,
Mitglied des Landtags NRW

Die Region – Stärke in der Forschung

Die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit einer Zusammenarbeit zwischen NRW, Belgien und den Niederlanden ergibt sich aus folgenden Gemeinsamkeiten: *Erstens:* Die einzigartige Verkehrsstruktur und gute geographische Lage im Zentrum Westeuropas eröffnet gute Entwicklungsperspektiven und damit Wettbewerbsvorteile gegenüber anderen Regionen in Europa. *Zweitens:* Auf engstem Raum gibt es eine einzigartige, grenzüberschreitende Forschungskulisse, die dieser Region einen Vorsprung vor vielen anderen Regionen gibt. *Drittens:* Die Region verfügt über ausreichende Flächen, um die wirtschaftliche Entwicklung auch tatsächlich realisieren zu können.

Viele gute Beispiele bei der gemeinsamen Gewerbeflächenentwicklung gibt es bereits. Allerdings sind gerade im Steuer- und Umweltbereich die Verhältnisse noch sehr weit auseinander. Auf europäischer Ebene bedarf es eines neuen Mechanismus, der solche Probleme auf einfache Art erledigen lässt.



RA Freddy B. Heinzel,
Mitglied des Kreistags Kleve

Die Region – Chance für Wirtschaft und Arbeitsmarkt

Engere Zusammenarbeit innerhalb des Raums Benelux/NRW bietet vor allem Chancen für die örtliche Wirtschaft sowie für den Arbeitsmarkt.

Größtes Hindernis dabei sind die gegenwärtig noch vielfältig voneinander abweichenden Vorschriften auf dem Gebiet des Steuerrechts, des Sozialrechts und des Wirtschaftsverwaltungsrechts, die teilweise nicht integrierbar sind und Grauzonen formen. Hier sind integrative Gegenmaßnahmen der Gesetzgeber und Verwaltungen notwendig.

Gute Ansätze verstärkter Zusammenarbeit sind gegenwärtig auf dem Arbeitsmarkt erkennbar. Da in den Niederlanden zur Zeit ein Mangel an qualifizierten Arbeitskräften besteht, rekrutieren immer mehr niederländische Unternehmen Personal in Deutschland. Dies könnte mittelfristig zu einer Entlastung des nordrhein-westfälischen Arbeitsmarkts führen.



Neue metropolitane S

Die Zukunft städtischer Kooperationen

Städte sind seit jeher Konzentrationsräume von Politik, Bildung, Kultur, Gesellschaft, Handel und Wirtschaft. Im Zuge der Globalisierung hat sich dieser Prozess verstärkt. Während in einigen wenigen Global Cities über die weltweite Ökonomie entschieden wird, sind andere Städte zwar Teil von global agierenden Städtesystemen, gehören aber häufig dennoch zu den Verlierern, denn ihre vielfältigen Kompetenzen werden zu wenig wahrgenommen. Besonders transnationale Städtesysteme gewinnen zunehmend an Bedeutung. Für die Euro-Rhein-Region stellt sich die Frage, welche Form einer metropolitanen Struktur die geeignete ist, um zum einen die Stärken der polyzentrischen, historisch gewachsenen Strukturen zu berücksichtigen, zum anderen aber eine optimale Positionierung im globalen Geschehen zu erreichen. Ist es eher eine

Konzentration aller Funktionen auf ein neu auszubauendes Zentrum oder ein ausbalanciertes Städtesystem mit mehreren Polen? In den nachfolgenden Skizzen sind vier denkbare Entwicklungsrichtungen zwischen den Metropolräumen Vlaamse Ruit, Randstad und Rhein-Ruhr-Raum dargestellt.

Das neue Zentrum

Eine Variante stellt die Entwicklung eines gemeinsamen kompakten Zentrums dar. Hier werden die entscheidenden Impulse für die Entwicklung der Region zentral koordiniert: Das Zentrum kann eine gemeinsame Vertretung nach außen optimal anbieten und die bestmögliche interne Erreichbarkeit sicherstellen. Die Metropolräume entscheiden sich (langfristig) für die Errichtung einer strategischen „Zentrale“ im räumlichen Zentrum der Region.

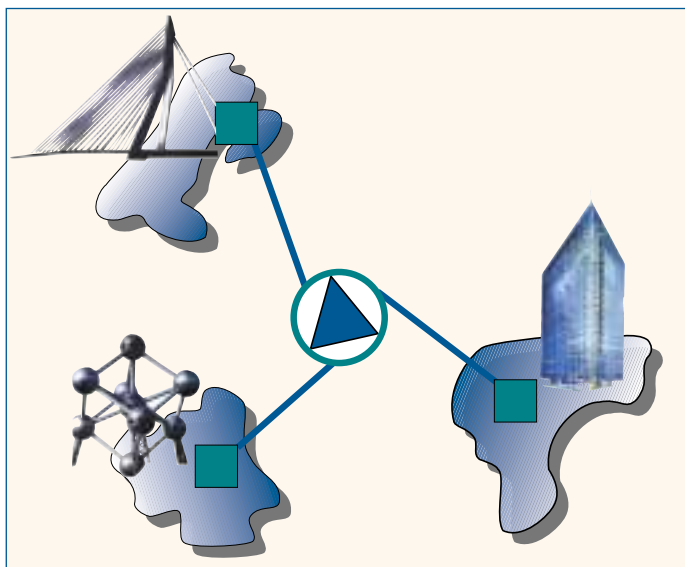
Brüssel als Hauptstadtregion

Die zweite Variante zeigt den Ausbau Brüssels als Zentrum von Euro-Rhein, denn immer mehr Entscheidungen werden dort gefällt. Das gilt für die europäische Ebene, aber auch – selbstverständlich – für Brüssel als Zentrum der Vlaamse Ruit. Dementsprechend stark ist der Bedeutungszuwachs Brüssels. Für die Euro-Rhein-Region bestehen gleichermaßen Wunsch und Notwendigkeit einer intensiven Interessenvertretung in diesem Entscheidungszentrum, sowohl der Region wie auch der in der Region vertretenen Organisationen. Von den drei Metropolräumen verlagern sich nach und nach strategische Aufgaben in Richtung Brüssel.

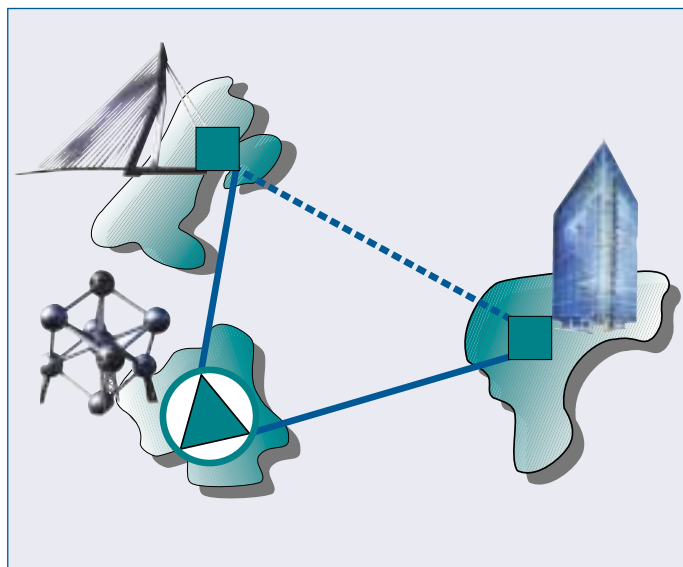
Die „Tripole“

Bei der „Tripole“ bleiben die drei bestehenden Metropolräume in ihrer polyzentri-

Das neue Zentrum



Brüssel als Hauptstadtregion



Struktur für Euro-Rhein

schon Kompetenzstruktur bestehen und bauen ihre strategischen Stärken – z.T. komplementär, z.T. „gesund konkurrierend“ – „im Dreierbund“ aus. Durch die gezielte Zusammenarbeit und gemeinsame Darstellung nach außen entstehen globale Kompetenzzentren, die auch oder vielleicht sogar gerade in ihrer mehrpoligen Struktur weltweit agieren können.

Der Metropolring

Beim Metropolring verstärken sich die Beziehungen der drei Metropolräume untereinander weiter – mit einem entsprechenden Bedeutungszuwachs der Transferachsen zwischen diesen Räumen. Wie in der „Tripole“ bauen sie ihre strategischen Stärken aus. Ausstrahlungseffekte der expandierenden Metropolräume – beispielsweise aufgrund knapper Ressourcen

und hoher Preise – sowie die aufgrund der historisch-polyzentrischen Entwicklung (auch) in den Mediopolen gewachsenen Kompetenzen, führen zu einer ringförmigen Verdichtung der Raumstruktur im Umfeld der metropoliten Zentren und der Korridore.

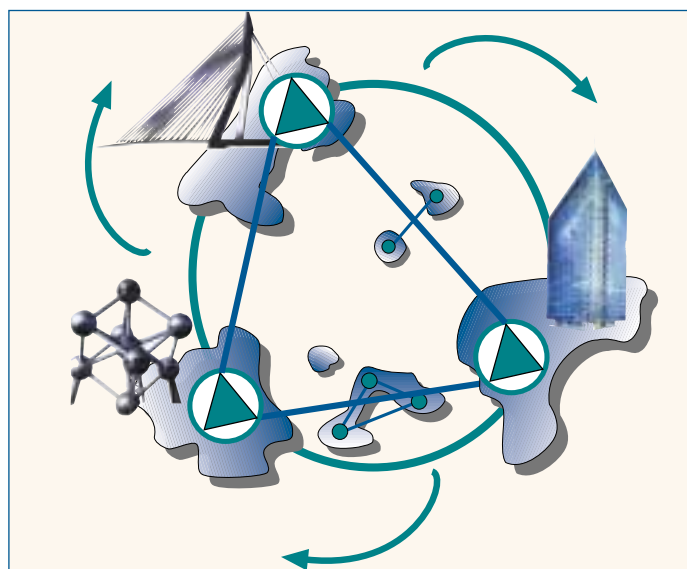
Bewährtes stärken

Aufgrund der heutigen Stärken des Raums und aus pragmatisch-organisatorischen Gründen erscheint die Orientierung an den drei bestehenden Metropolräumen aus unserer Sicht für die Entwicklung am vielversprechendsten. Zudem müssen die Mediopolen zwischen den drei „Eckpfeilern“ der Region in die zukünftige Entwicklung eingeflochten werden. Denn sie sind – branchenspezifisch – zum Teil heute schon Drehscheiben in einem zusammenwachsen-

den Europa und stellen keine Randzonen, sondern ein zentrales Entwicklungspotential für den Gesamttraum dar.

Der Schlüssel zur regionalen Entwicklung liegt nicht allein in den Metropolräumen. Täglich werden Entscheidungen getroffen, die sowohl auf die städtische als auch auf die ländliche Raumstruktur Auswirkungen haben bzw. von ihr mit beeinflusst werden. Im langfristigen Interesse aller Beteiligten sollte eine Kooperation nicht nur zu einer Verstärkung des qualitativen Wachstums führen, sondern auch zu einer zielgerichteten Veränderung hin zu einer Raumstruktur, die großräumige Investitionen ermöglicht und Entwicklungen fördert. Die gravierenden Veränderungen der urbanen Strukturen durch neue Lebens- und Arbeitsformen müssen dabei in ihren raumstrukturellen Auswirkungen berücksichtigt werden.

Die „Tripole“



Der Metropolring

