

# STÄDTENETZE ALS PERSPEKTIVE DER INTERKOMMUNALEN ZUSAMMENARBEIT

Jochen Würges\*

*CITY NETWORK AS PERSPECTIVE OF INTER-COMMUNITY COOPERATION -  
PRESENTATION OF A "NEW" SPACIAL SETTling FACTOR*

## **Abstract**

*Cities are less and less capable to resolve the development problems independently, therefore stronger inter-city cooperation is more and more frequent. This is the topic of the article, represented on the example of network of cities in the area of river basins of Lahn, Sieg and Dill. Necessary cooperation of the cities Giessen, Marburg, Siegen, Wetzlar and some other smaller cities includes numerous levels, it demands new structures and also bigger regional measures and changes.*

**Key words:** *Urban geography, urban network, regional planning*

*OMREŽJE MEST KOT PERSPEKTIVA MEDOBČINSKEGA SODELOVANJA –  
PREDSTAVITEV »NOVEGA« PROSTORSKO UREDITVENEGA DEJAVNIKA*

## **Izyleček**

*Ker so mesta vedno manj sposobna samostojno reševati razvojna vprašanja, prihaja do tesnejšega medmestnega sodelovanja. O tem govori članek na primeru omrežja mest v območju porečij Lahn, Sieg in Dill. Nujno sodelovanje mest Giessen, Marburg, Siegen, Wetzlar in manjših zajema številne ravni, m zahteva nove strukture in tudi večje regionalne ukrepe ter spremembe.*

**Ključne besede:** *Urbana geografija, omrežje mest, regionalno planiranje*

---

\* Institut für Kulturgeographie, Stadt- und Regionalforschung der J.W.G. Universität, Senckenberganlage 36, 60325 Frankfurt am Main, Deutschland.

## **EINLEITUNG**

Das Bewußtsein, daß einzelne Städte den aktuellen und zukünftigen Anforderungen immer schlechter gewachsen sind, verbreitet sich zunehmend. Die Konkurrenz benachbarter Städte wird immer stärker kritisiert. Stattdessen wird angeregt, vermehrt Aufgaben gemeinsam anzupacken. Die verstärkte Zusammenarbeit soll eine bessere Abstimmung untereinander ermöglichen und somit zugleich dem Problem Rechnung tragen, daß aufgrund der gewachsenen Verflechtungen sinnvolle Planungen innerhalb der administrativen Grenzen immer schwieriger werden. Darüber hinaus soll die Wettbewerbsposition benachbarter Städte durch eine Zusammenarbeit, im Vergleich zu anderen Stadtregionen, verbessert werden. Doch wie soll sich eine verstärkte Zusammenarbeit mehrerer Städte entwickeln, wenn die Kommunen aufgrund der angespannten Finanzsituation nach wie vor um die Ansiedlung von Unternehmen, und der damit verbundenen Steuereinnahmen, konkurrieren? Zudem sind die gewählten Stadtoberhäupter nach wie vor in erster Linie dem Wohl der eigenen Bevölkerung verpflichtet.

Aus diesem Grund werden „neue“ konsensorientierte Verfahren, die die bestehenden formalen Instrumenten der Planung ergänzen sollen, intensiv diskutiert. Regionalkonferenzen, sogenannte „Runde Tische“ und auch Städtenetze, die in diesem Beitrag betrachtet werden, finden zunehmend Beachtung.

Um zu verdeutlichen, welche Chancen aus einer Städtevernetzung resultieren können, möchte ich zunächst allgemeine Grundsätze der Städtenetze vorstellen. Anschließend werde ich auf das Beispiel des Städtenetzes Lahn-Sieg-Dill eingehen und darstellen, zu welchen Themenfeldern in den letzten Jahren, und mit welchem Erfolg, zusammengearbeitet wurde. Dabei möchte ich aber zugleich auch verdeutlichen, welche Schwierigkeiten in einer derartigen Kooperation auftreten können, um zu zeigen, wo die Grenzen dieser Form der Zusammenarbeit zu sehen sind.

## **DAS KONZEPT DER STÄDTENETZE**

Netzwerke sind in den vergangenen Jahren in sehr vielen verschiedenen Bereichen entstanden. So wird die Vernetzung von Städten seit einigen Jahren sowohl auf europäischer Ebene, als auch in den einzelnen Ländern intensiv diskutiert. Dabei ist grundsätzlich festzustellen, daß sehr viele verschiedene Formen der Zusammenarbeit mit dem Begriff des Städtenetzes beschrieben werden.

Bei einer Betrachtung der verschiedenen Definitionen fällt auf, daß bezüglich der Maßstabs-ebene, der Teilnehmer, der Organisation und der Handlungsfelder der städtischen Vernetzung erhebliche Unterschiede bestehen. Zugleich verdeutlichen die Definitionen aber auch, daß mit Städtenetzen in der Regel die Zusammenarbeit mehrerer Städte gemeint ist, die gemeinsam Vorteile erzielen wollen, die sie als einzelne Städte eventuell nicht erreichen könnten. Dennoch werden auch sogenannte

„passive Netzverbindungen“ in Zusammenhang mit Städtenetzen erwähnt (vgl. RITTER 1995, S. 396). Gemeint sind hiermit beispielsweise Pendlerverflechtungen oder auch Naherholungsströme, also Austauschströme, die erfolgen, ohne daß sie bewußt gesteuert werden, sofern keine Probleme daraus resultieren. Deshalb kann bei funktionalen Städtenetzen, wie diese Form der Vernetzung auch bezeichnet wird, nicht von einem raumordnungspolitischen Instrument gesprochen werden.

Strategische Städtenetze bzw. aktive Netzverbindungen sollen hingegen dauerhafte raumwirksame Effekte ermöglichen (vgl. RITTER 1995, S. 396). Die Städte entscheiden dabei selbständig, welche Themen bearbeitet und welche Ziele verfolgt werden. Grundsätzlich sind dabei zwei verschiedene Formen der strategischen Städtenetze zu unterscheiden: es können sich entweder weit entfernt liegende, oder aber benachbarte Städte auf eine Zusammenarbeit verständigen. Das Städtenetz „Eurocities“ besteht beispielsweise aus fast 100 Städten aus 26 europäischen Ländern, auch die Stadt Ljubljana ist hierbei beteiligt. Durch die Zusammenarbeit in verschiedenen Ausschüssen, will man auf gemeinsame Probleme aufmerksam machen und einen verstärkten Informations- und Erfahrungsaustausch anregen.

Eine derartige Zusammenarbeit ermöglicht den beteiligten Städten sicherlich einen gewissen Vorteil gegenüber nicht beteiligten Städte, aber die unmittelbaren Auswirkungen auf die Verhältnisse einer Region sind eher gering einzuschätzen (vgl. DANIELZYK & PRIEBIS 1996, S. 13).

Ausgehend von der eingangs betonten Notwendigkeit mit benachbarten Kommunen zusammenzuarbeiten, um aktuelle Probleme zu beheben und den zukünftigen Herausforderungen gerecht zu werden, sind insbesondere die Städtenetze von Interesse, bei denen sich nicht weit entfernt liegende Städte auf eine Zusammenarbeit verständigen – diese intraregionalen Städtenetze werden im folgenden ausführlicher vorgestellt.

### **Merkmale strategischer, intraregionaler Städtenetze**

Charakteristisch für Städtenetze ist die Zusammenarbeit einzelner „Netzknoten“. Im Vergleich zu anderen Maßnahmen und Instrumenten, die eine Integration möglichst aller Beteiligten anstreben, basieren Städtenetze auf der Grundidee, daß sich wichtige Städte einer Region verbinden, um gemeinsam Vorteile für sich und somit zugleich für das gesamte Gebiet, das die Städte umgibt, zu erzielen. Es handelt sich dabei keinesfalls um eine neue Verwaltungs-ebene. Die Zuständigkeiten der einzelnen Akteure bleiben bei der Bildung eines Städtenetzes völlig unverändert.

Als wesentliche Grundsätze für die Bildung eines Städtenetzes wird die Freiwilligkeit der Zusammenarbeit und die Gleichberechtigung der Teilnehmer angesehen. Nur wenn sich eine Stadt freiwillig an der Zusammenarbeit beteiligt, wird sie bemüht sein,

die Kooperation voranzubringen. Gäbe es in einem solchen freiwilligen Zusammenschluß für einzelne Teilnehmer mehr Rechte als für andere, so würde die Zusammenarbeit schnell von denen Teilnehmern beendet werden, die ihre Interessen schlecht vertreten sehen. Aus diesem Grund unterliegen Entscheidungen in Städtenetzen in der Regel dem Konsensprinzip. Das bedeutet, daß Maßnahmen nur durchgeführt werden, wenn sie von allen Beteiligten befürwortet werden. Somit kann verhindert werden, daß Initiativen gegen die Interessen und den Willen von einzelnen Akteuren durchgeführt werden.

Die Gleichberechtigung der Teilnehmer bedeutet jedoch nicht, daß eine Gleichheit der Teilnehmer vorliegen muß, so wie es teilweise empfohlen wird (vgl. BRAKE & MÜLLER & KNIELING 1996, S. 19). Es ist sicherlich einfacher, wenn sich Städte vergleichbarer Größe auf eine Zusammenarbeit verständigen, da die jeweiligen Rahmenbedingungen eher übereinstimmen, es ist jedoch keine notwendige Bedingung für die Bildung eines Städtenetzes. Viel entscheidender ist die Formulierung eines gemeinsamen Zieles, das mit der Zusammenarbeit erreicht werden soll. Schließlich ist nicht die Bildung des Netzes das Ziel der Zusammenarbeit, sondern lediglich der Rahmen bzw. die Organisationsstruktur, die erforderlich ist, um gemeinsam definierte Ziele zu erreichen.

Ebenfalls charakteristisch für Städtenetze ist, daß nicht nur ein Themenbereich oder ein Problem bearbeitet wird. Städtenetze zeichnen sich durch die Zusammenarbeit auf mehreren Aktionsfeldern aus.

Dennoch wird die Konkurrenzsituation der Städte durch die Bildung des Netzes nicht generell aufgehoben. Städtenetze sollen vielmehr eine Kooperation in ausgewählten Bereichen ermöglichen, obwohl in anderen Bereichen nach wie vor miteinander konkurriert wird. Da jedoch für viele Städte Kooperationen mit anderen Städten neu sind, müssen die Akteure häufig erst lernen, sich abzustimmen und miteinander zu arbeiten. Deswegen ist es für die Entwicklung von Städtenetzen förderlich, wenn zunächst konfliktfreie Themen im Vordergrund stehen. Zu Beginn einer Zusammenarbeit sollte deswegen auch für alle Beteiligten der gleiche Nutzen möglich sein. Zudem sollten die ersten Erfolge möglichst nach kurzer Zeit realisiert werden können, um die Akzeptanz für die Zusammenarbeit zu stärken (vgl. HATZFELD & KAHNERT 1993, S. 26).

Wenn das Vertrauen aufgrund der Erfahrungen steigt, muß sich erweisen, ob auch konfliktreichere Themen bearbeitet werden können. Im Idealfall sollen auch Themen behandelt werden, bei denen nicht alle Beteiligten gleichzeitig den gleichen Nutzen erzielen, da dann wesentlich mehr und schwierigere Themenfelder bearbeitet werden können. Diese Form der Zusammenarbeit wird deswegen auch als „reifere Städtenetze“ bezeichnet. Eine derartig intensive Kooperation ist jedoch insofern schwierig, da zwischen den Städten nach wie vor Konkurrenzsituationen bestehen, die zu Vertrauensstörungen führen können.

### **Städtenetze als raumordnungspolitisches Instrument**

Die Vorstellung der Merkmale von Städtenetzen hat verdeutlicht, daß sich prinzipiell überall Städtenetze bilden können, wenn benachbarte Städte Vorteile in der Zusammenarbeit erkennen und sich darauf verständigen, bei verschiedenen Themen zu kooperieren. Auch wenn es in Deutschland einige Beispiele für die selbständige Entstehung von Städtenetzen gibt, so ist dennoch festzustellen, daß ein großer Teil der deutschen Städtenetze erst in den 90er Jahren durch eine Initiative des damaligen Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau entstanden sind. Deswegen sind Städtenetze durchaus als relativ neues raumordnungspolitisches Instrument zu bezeichnen, auch wenn es bereits vergleichbare Formen der Zusammenarbeit gab.

In Deutschland wurden Städtenetze erstmals 1992 in einem Dokument der Raumordnung und Landesplanung erwähnt (vgl. BUNDESMINISTERIUM FÜR RAUMORDNUNG, BAUWESEN UND STÄDTEBAU 1993). Konkrete Vorschläge für Projekte wurden jedoch zu dieser Zeit nicht vorgestellt, so wurde nach Möglichkeiten gesucht, das Konzept der Städtenetze zu konkretisieren. Um zu überprüfen, welche Vorteile Städtenetze bieten und zugleich um die Bildung von Städtenetzen zu unterstützen, beschloß man, sogenannte „Modellvorhaben“ zu fördern. So wurden insgesamt elf unterschiedliche Projekte ausgewählt, die von Herbst 1994 bis Herbst 1997 unterstützt wurden (vgl. BUNDESFORSCHUNGSANSTALT FÜR LANDESKUNDE UND RAUMORDNUNG 1997). Um den Erfolg der einzelnen Städtenetze zu untersuchen, wurde jeweils ein Institut beauftragt, die Arbeit der Städte zu begleiten. Diese sogenannten „Projektforscher“ hatten einerseits die Aufgabe, die Zusammenarbeit des Städtenetzes durch Moderation und wenn möglich, auch durch thematische Unterstützung zu fördern. Zugleich hatten diese Institute aber auch die Aufgabe, die Zusammenarbeit zu beobachten, zu dokumentieren und an ein, vom Bundesministerium ausgewähltes Institut, weiterzuleiten (Institut für Raum & Energie in Wedel/Hamburg). Die Aufgabe dieses Instituts bestand in der Koordinierung aller Modellvorhaben und der Erstellung eines gesamten Abschlußbericht, der jedoch bisher noch nicht veröffentlicht wurde. Generell scheint man aber mit der Arbeit der Städtenetze zufrieden zu sein. Ein Grund dafür ist sicherlich auch, daß alle geförderten Städtenetze ihre Arbeit auch nach dem Auslaufen der Modellphase fortsetzen.

#### **DIE ZUSAMMENARBEIT IM STÄDTENETZ LAHN-SIEG-DILL**

Das Städtenetz Lahn-Sieg-Dill ist erst durch den Anstoß des Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau entstanden. Es gab zwar bereits zwischen einzelnen, am Städtenetz teilnehmenden Städten Kontakte, aber eine Zusammenarbeit in dieser Größenordnung kam erst durch die Förderung der Modellvorhaben zustande.

Dies ist insofern bemerkenswert, da die Städte durch die Auswahl als Modellprojekt keine direkte finanzielle Zuwendung erhielten. Es wurden in allen Modellprojekten jeweils nur die Kosten der Projektforschung, also der Moderation übernommen.

Somit kann nicht die Aussicht auf Fördermittel die Städte zur Zusammenarbeit animiert haben. Die Möglichkeit an einem bundesweiten Modellprojekt teilzunehmen, reichte aus, um die Kooperation der Städte Betzdorf, Dillenburg, Gießen, Haiger, Herborn, Marburg, Siegen und Wetzlar anzuregen. Es handelt sich hierbei um Städte, in denen zwischen 11.000 Einwohner und 111.000 Einwohner leben. Charakteristisch für alle diese Städte ist ihre großräumiger Lage, da keine dieser Städte zu dem im Nordwesten anschließenden Ballungsraum Rhein-Ruhr und auch nicht zu dem im Süden angrenzenden Verdichtungsraum Rhein-Main gehört (vgl. Abb.1). Diese von allen Städten empfundene Randlage führte dazu, das Ziel des Städtenetzes wie folgt zu definieren:

„Die acht Städte (...) sind deshalb übereingekommen, als kommunale Arbeitsgemeinschaft die freiwillige Zusammenarbeit zu entwickeln, um die regionale Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den großen Ballungsräumen Rhein-Main und Rhein-Ruhr durch Profilierung der Region zu fördern. Dabei bilden kommunale Profile die Grundlage für das Zusammenwirken im Städtenetz, um Synergiewirkungen bei knappen Ressourcen kommunal und regional zu erzielen“ (KLIEMT 1995, S. 4).

In dieser Formulierung wird neben dem übergeordneten Ziel, ein wesentlicher Grundsatz dieses Städtenetzes vorgestellt – das Städtenetz hat sich in Form einer kommunalen Arbeitsgemeinschaft konstituiert. Die Gründung einer derartigen Organisationsform ist vergleichsweise einfach, da keine neue „Rechtspersönlichkeit“ geschaffen wird. Das bedeutet aber auch, daß keine rechtsverbindlichen Entscheidungen möglich sind. Diese müssen, wenn es erforderlich ist, einzeln von allen beteiligten Städten erlassen werden.

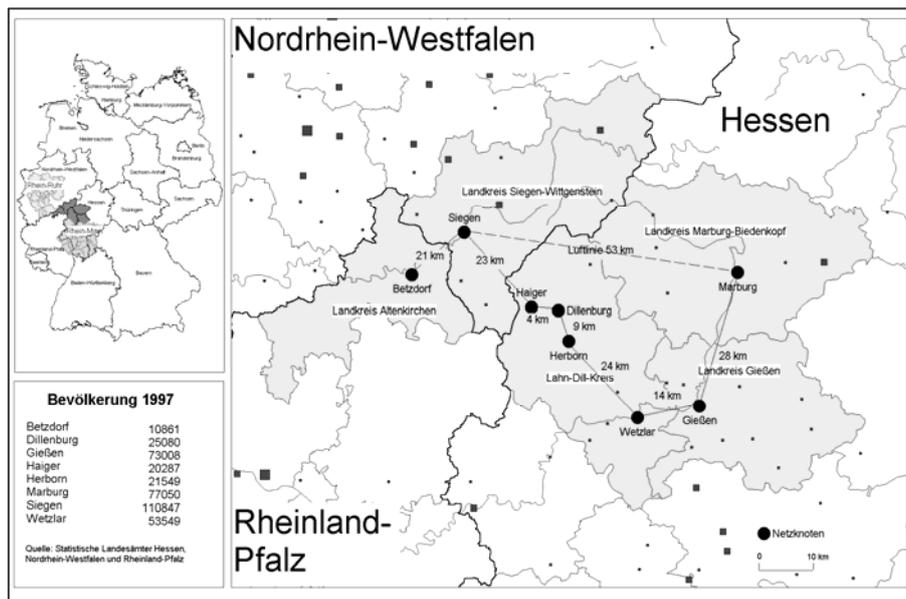
### **Die Städte des Lahn-Sieg-Dill-Städtenetzes**

Neben der Randlage zu den benachbarten Verdichtungsräumen, sind insbesondere die Ländergrenzen für das betrachtete Gebiet prägend.

Die acht Städte liegen, wie in der Abb. 1 zu sehen, in den Bundesländern Hessen, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen. Von dieser Zusammenarbeit werden deshalb auch Erkenntnisse erwartet, ob und in welcher Form, Städtenetze zur länderübergreifenden Abstimmung beitragen können. Neben der Beteiligung von Städten aus unterschiedlichen Bundesländern ist die Zusammensetzung von vier größeren und vier kleineren Städten prägend für das Städtenetz Lahn-Sieg-Dill. Sowohl die Bevölkerungszahlen, als auch die Statistik der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Arbeitnehmer, verdeutlicht die größere Bedeutung der Städte Gießen, Marburg, Siegen und Wetzlar. In diesen Städten waren zwischen 25.000 und 45.000 Arbeitnehmer registriert. In den „kleineren“ Städten Betzdorf, Haiger,

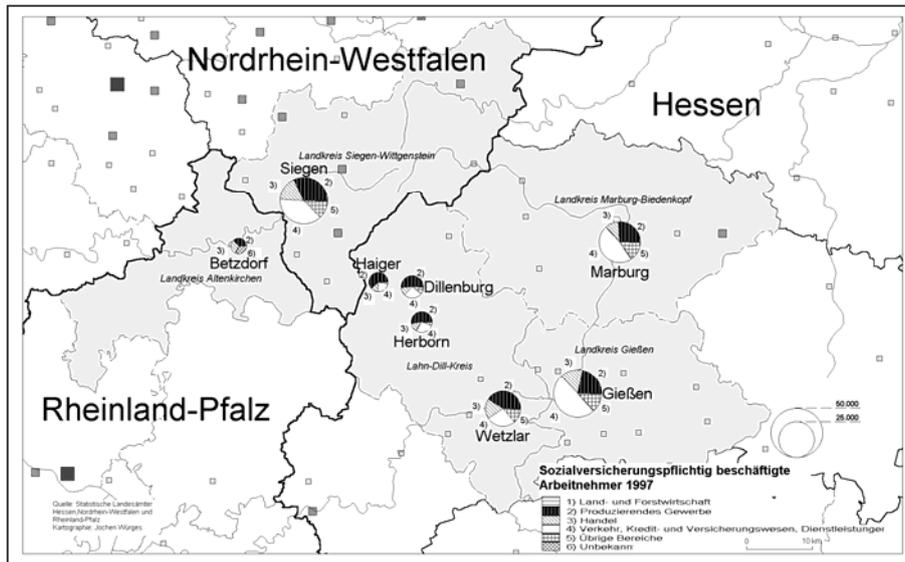
Herborn und Dillenburg waren es laut Statistischen Landesämtern zwischen 5.000 und 10.000 Beschäftigte. Betrachtet man die Erwerbsstruktur der Städte, so fällt insbesondere bei den im Dilltal liegenden Städten Dillenburg, Haiger und Herborn ein überdurchschnittlich hoher Beschäftigtenanteil des sekundären Sektors auf (vgl. Abb. 2). Auch Betzdorf und Wetzlar sind vergleichsweise stark vom Produzierenden Gewerbe geprägt. Demgegenüber sind in den Städten Gießen und Marburg fast zwei Drittel der Beschäftigten im Dienstleistungssektor tätig. Auch Siegen hebt sich mit einem Anteil von 51 % in diesem Bereich deutlich von den anderen Städten des Netzes ab. Ein wesentlicher Grund hierfür sind die Universitäten in den Städten Gießen, Marburg und Siegen.

Abb. 1: Netzknoten des Städtenetzes Lahn-Sieg-Dill



Die knappe Vorstellung der wirtschaftlichen Situation verdeutlicht, daß die Förderung neuer Arbeitsplätze zu den wesentlichen Anforderungen der Städte gehören. Neben dem allgemeinen wirtschaftlichen Strukturwandel, stellte sich für die meisten Teilnehmerstädte das Problem, daß militärische Streitkräfte ihren Standort aufgaben. Der Abzug der amerikanischen Armee und der deutschen Bundeswehr führte nicht nur zum Verlust weiterer Arbeitsplätze, sondern auch zum Freiwerden ehemals militärisch genutzter Areale. Somit gab und gibt es trotz der unterschiedlichen Größenordnungen, neben der Randlage, weitere vergleichbare Probleme.

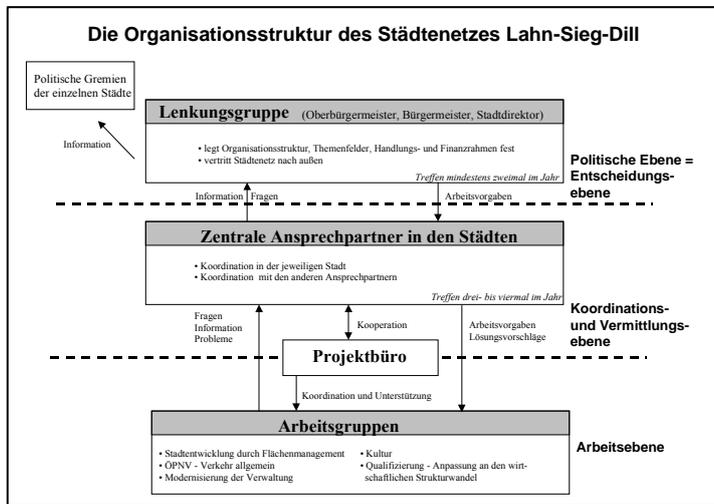
Abb. 2: Beschäftigtenstruktur im Städtenetz Lahn-Sieg-Dill



**Die Organisationsstruktur des Städtenetzes**

Um die Arbeit im Städtenetz zu strukturieren, hat man bereits zu Beginn der Kooperation verschiedene Ebenen der Zusammenarbeit etabliert (vgl. Abb. 3).

Abb. 3: Die Organisationsstruktur des Städtenetzes



Das oberste Leitungs- und Entscheidungsgremium ist die sogenannte „Lenkungsgruppe“. In diesem Gremium, bestehend aus den Bürgermeistern und Oberbürgermeistern bzw. Stadtdirektoren, werden alle grundsätzlichen Entscheidungen, die das Städtetz betreffen, gefällt. Veränderungen der Organisationsstruktur und der thematischen Schwerpunkte können nur von diesem Gremium beschlossen werden. Auch über Kosten und deren Verteilung kann nur die Lenkungsgruppe beschließen. Die Verwaltungschefs der Städte streben an, sich mindestens zwei Mal im Jahr zu treffen, um die thematische Arbeit regelmäßig zu kontrollieren. Die zweite wichtige Ebene des Städtetzes, bestehend aus den „zentralen Ansprechpartnern“ in den Städten, wurde erst im Verlauf der Zusammenarbeit etabliert. Somit wurde ein Vermittlungsgremium eingerichtet, deren Mitglieder einerseits die Aktivitäten innerhalb einer Stadt koordinieren sollen und andererseits gemeinsam Fragen und Probleme besprechen, die im Verlauf der thematischen Arbeit entstehen. Die Runde der zentralen Ansprechpartner soll somit die Gesprächsrunden der Lenkungsgruppe vorbereiten, indem anfallende Fragen und Probleme dargestellt und, wenn möglich, Beschlußvorlagen vorbereitet werden.

Um die thematische Arbeit zu strukturieren, wurden im Städtetz Lahn-Sieg-Dill fünf Arbeitsgruppen gebildet, wobei je Arbeitsgruppe die Federführung jeweils von einer anderen Stadt übernommen wird.

In diesen fünf Arbeitsgruppen

- Stadtentwicklung durch Flächenmanagement
- ÖPNV- Verkehr allgemein
- Modernisierung der Verwaltung
- Kultur
- Qualifizierung - Anpassung an den wirtschaftlichen Strukturwandel

treffen sich jeweils die Mitarbeiter der städtischen Verwaltungen, um gemeinsam zu überlegen, welche Maßnahmen in diesen Themenbereichen sinnvoll sind. Zu diesen Treffen werden auch Vertreter anderer relevanter Institutionen eingeladen, wie z. B. Mitarbeiter der Industrie- und Handelskammern, der Arbeitsämter und der übergeordneten Verwaltungsebenen. Darüber hinaus hat während der Modellphase ein Vertreter der bereits erwähnten Projektforschung teilgenommen, um die Arbeit in den Gruppen zu unterstützen. Ein weiteres wichtiges Element wurde ebenfalls erst im Verlauf der Zusammenarbeit etabliert; da eine Anlauf-, Auskunfts- und Vermittlungsstelle notwendig wurde, richtete man ein zentrales Städtetzbüro ein. Auch wenn weitgehend Einigkeit darüber bestand, daß eine derartige Koordinierungsstelle benötigt wird, waren zwei größere Städte lange Zeit nicht bereit, sich an den Personalkosten zu beteiligen. Erst nach einer langen, intensiven Diskussion stimmten die beiden Städte ebenfalls zu, sich entsprechend der Einwohnerzahl an den Kosten für die Halbtagsstelle zu beteiligen. Diese Mitarbeiterin des Städtetzbüros ist das einzige Personal, das eigens für Aufgaben des Städtetzes eingestellt wurde. Alle anderen Beteiligten sind Mitarbeiter der

jeweiligen Städte, die sich im Rahmen ihrer Tätigkeit neben ihrer alltäglichen Arbeit auch im Städtenetz beteiligen.

### **VORTEILE UND PROBLEME DER ZUSAMMENARBEIT**

Als übergeordnetes Ziel haben sich die Teilnehmerstädte die Aufgabe gesetzt, die überregionale Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Dies soll durch die Zusammenarbeit in den einzelnen Arbeitsgruppen ermöglicht werden. Doch welche Vorteile konnten in den einzelnen Arbeitsgruppen erzielt werden und welche Schwierigkeiten traten im Verlauf der Zusammenarbeit auf? Dazu werden nun die Tätigkeiten der einzelnen Arbeitsgruppen vorgestellt.

In der Arbeitsgruppe „Stadtentwicklung durch Flächenmanagement“ hat man sich insbesondere mit Fragen der Konversion von ehemals militärisch genutzten Flächen oder nicht mehr benötigten Bahnflächen beschäftigt. Die Vertreter aus den entsprechenden Abteilungen der städtischen Verwaltungen trafen sich, um untereinander die jeweils erzielten Erfahrungen auszutauschen. Im Mittelpunkt dieser Arbeitsgruppe stand nicht das Ziel, eine gemeinsame Planung bzw. ein gemeinsames Projekt zu verwirklichen, was aufgrund der Entfernung der Städte nicht unbedingt einfach ist, sondern der Informationsgewinn. Die einzelnen Vertreter der Städte gelangten auf diese Weise, in bezug auf verfahrensrechtliche und finanzielle Fragen, zu neuen Anregungen, die sie jeweils für ihre eigene Arbeit nutzen konnten.

Die Möglichkeit des Informations- und Erfahrungsaustausches wird von allen am Städtenetz beteiligten Akteuren als wesentlicher Vorteil hervorgehoben, so auch in der Arbeitsgruppe „ÖPNV- Verkehr allgemein“. In dieser Arbeitsgruppe war es durch die Zusammenarbeit möglich, wesentliche Abstimmungsprobleme im Öffentlichen Personennahverkehr, die sich aus der trennenden Wirkung der Landesgrenzen ergeben, zu analysieren und sich gemeinsam für eine Verbesserung einzusetzen. Es ist ein weiterer wesentlicher Vorteil der Städtevernetzung, die Möglichkeit gemeinsam als Netz gegenüber relevanten Behörden und Institutionen aufzutreten, um den gestellten Forderungen Nachdruck zu verleihen. So wurden beispielsweise Kontakte zu der Deutschen Bahn AG und den verschiedenen Verkehrsverbänden geknüpft. In der Arbeitsgruppe Verkehr wurde darüber hinaus das einzige konkrete gemeinsame Projekt erarbeitet, das auch in der Öffentlichkeit sichtbar präsentiert wurde. Man hat in der Zeit der Modellphase einen 160 km langen Fahrradweg eingerichtet, der alle am Städtenetz beteiligten Städte miteinander verbindet. Dieses Projekt klingt sehr aufwendig, tatsächlich mußten jedoch nur 400 m Radweg gebaut werden, da größtenteils Radwege vorhanden waren. Die Hauptarbeit, die keinesfalls geschmälert werden soll, bestand darin, eine geeignete Streckenführung entlang der Flüsse Lahn, Sieg, Dill zu finden, und eine entsprechende Beschilderung zu ermöglichen. Dieses Projekt verdeutlicht zugleich eine wesentliche Schwierigkeit, die im Verlauf der

Zusammenarbeit deutlich wurde. Eine gemeinsame Finanzierung von Projekten ist aufgrund der notwendigen Zustimmung von allen Beteiligten schwer möglich. Problematisch war nicht die Finanzierung des 400 m langen Radweges, der von einer Stadt eigenverantwortlich erstellt wurde, sondern die Aufteilung der Kosten für die Beschilderung und die Präsentation einer öffentlich veranstalteten Fahrradtour.

Auch in der Arbeitsgruppe „Modernisierung der Verwaltung“ traten im Verlauf der Zusammenarbeit Schwierigkeiten auf. Das Ziel dieser Gruppe war es, ausgewählte städtischen Ämter miteinander zu vergleichen, um Defizite im Verwaltungshandeln herauszufinden und daraufhin entsprechende Verbesserungen in den jeweiligen Städten einzuführen. Begonnen hat man die vergleichende Untersuchung mit dem Einwohnermeldeamt und dem Standesamt. Im Verlauf der Zusammenarbeit zog sich jedoch die Stadt Siegen, aufgrund eines Wechsels in der politischen Spitze, aus der Arbeitsgruppe zurück, obwohl sie am Anfang der Zusammenarbeit die Federführung für diese Gruppe übernommen hatte. Dieses Beispiel verdeutlicht, daß eine wirkungsvolle Zusammenarbeit sehr wesentlich von dem personellen Einsatz und Engagement der Beteiligten abhängt. Darüber hinaus zeigte sich in der Arbeitsgruppe das Problem, daß eine Zusammenarbeit aufgrund der unterschiedlichen Größenordnung teilweise nicht möglich bzw. nicht sinnvoll ist. So entschieden sich die großen Städte, die Sozialämter zu vergleichen und die kleinen Städte strebten den Vergleich ihrer Bauhöfe an. Derzeit finden jedoch keine regelmäßigen Treffen dieser Arbeitsgruppen statt.

Die unterschiedlichen Größenordnung der Teilnehmerstädte und die damit verbundene unterschiedliche Ausgangsbasis war auch für die Zusammenarbeit in der Arbeitsgruppe „Kultur“ ein Problem. Auch dort haben die Mitarbeiter der städtischen Verwaltungen ihre jeweiligen Erfahrungen ausgetauscht. Zudem haben sie sich mit Mitgliedern eines anderen Städtenetzes getroffen, aber ein gemeinsames kulturelles Projekt konnte erst in den letzten Monaten gefunden werden. Zeitweise wurde die Arbeit dieser Gruppe sogar aufgrund des Fehlens gemeinsamer Zielvorstellungen aufgegeben. Daß die unterschiedliche Größenordnung der Städte zwar einerseits die Zusammenarbeit erschweren, andererseits auch von Vorteil sein kann, verdeutlicht die Kooperation im Rahmen der Arbeitsgruppe „Qualifizierung als Strategie für den wirtschaftlichen Strukturwandel“. In dieser Gruppe trafen sich die Vertreter der Städte, um gemeinsam zu überlegen, welche Möglichkeiten bestehen, einen weiteren Anstieg der Arbeitslosigkeit zu verhindern bzw. zum Abbau von Arbeitslosigkeit beizutragen. Dabei zeigte sich einerseits, daß es aufgrund der Personalsituation insbesondere für die kleineren Städte schwierig war, sich an der Arbeitsgruppe zu beteiligen. Andererseits konnte aber somit ein Bewußtsein für diese Probleme entwickelt werden. Die wichtigsten Erfolge dieser Arbeitsgruppe sind neben dem Erfahrungs- und Informationsaustausch in der Veranstaltung von Workshops mit arbeitsmarktrelevanten Themen und der Herausgabe einer gemeinsamen Informationsbroschüre zu sehen.

## RESÜMEE

Die Vorstellung des Städtenetzes Lahn-Sieg-Dill verdeutlicht einerseits, daß eine Zusammenarbeit in dieser Form durchaus zu begrüßen ist. Durch die Treffen der Arbeitsgruppen gewinnen die Mitarbeiter der städtischen Verwaltungen neue Informationen und erhalten wertvolle Anregungen für ihre eigene Arbeit. Darüber hinaus können die Beteiligten gemeinsam Probleme analysieren und entsprechende Verbesserungen einleiten. Dazu gehört auch, daß die gemeinsamen Probleme gegenüber verantwortlichen Behörden oder Unternehmen vereint dargestellt werden, um den gemeinsamen Interessen mehr Nachdruck zu verleihen. Ein weiterer wichtiger Erfolg der Kooperation ist die gestiegene Bekanntheit der in einem Themenfeld tätigen Mitarbeiter untereinander. Durch die erfolgte Zusammenarbeit finden wesentlich mehr Kontakte untereinander statt.

Andererseits verdeutlicht die erfolgte Zusammenarbeit aber auch, daß derartige Kooperationen wesentlich vom Engagement einzelner Personen abhängen. Arbeiten die Beteiligten intensiv zusammen, weil sie Chancen in der Kooperation erkennen, können durchaus Ergebnisse erzielt werden, die eine einzelne Stadt nicht erreichen würde. Schätzen die Beteiligten die Möglichkeiten des Städtenetzes gering ein oder empfinden sie, wie zum Teil der Fall, lediglich als zusätzliche Arbeit, so weißt die Arbeit nur wenige Erfolge auf.

Die unterschiedliche Größenordnung der Städte kann nicht eindeutig bewertet werden. Sicherlich gab es im Verlauf Situationen, in denen die Zusammenarbeit durch die unterschiedlichen Rahmenbedingungen erschwert wurden, aber zugleich ist auch hervorzuheben, daß die kleinen Städte, durch ihr Interesse an der Zusammenarbeit, die Kooperation gefördert haben. Dennoch war es aufgrund der Personalsituation insbesondere für die kleinen Städte schwierig, sich an der Arbeit im Städtenetz zu beteiligen. Deswegen gibt es mittlerweile auch Arbeitsgruppen, an denen nicht mehr alle Teilnehmerstädte mitarbeiten.

Die bisherige Zusammenarbeit hat verdeutlicht, daß wirklich umstrittene Themen in diesem Städtenetz nicht gelöst werden können. Die Diskussion um die Finanzierung der zwei angesprochenen Projekte zeigte die Grenzen derartiger Kooperationen auf. Solange die Zustimmung aller Beteiligter notwendig ist, wird es schwierig sein, umfangreiche Projekte zu beschließen. Zudem können rechtsverbindliche Beschlüsse bei der gewählten Organisationsform nicht getroffen werden. Da jeweils erst Beschlüsse der einzelnen Städte erforderlich sind, wird eine zügige Reaktion auf wichtige Probleme zusätzlich erschwert.

Somit reichen Städtenetze nicht aus, um den zukünftige Anforderungen vollständig gerecht zu werden. Es können nicht nur Projekte bearbeitet werden, die für alle Beteiligten den gleichen Nutzen versprechen. Zum Vorteil der regionalen

Entwicklung sind auch Entscheidungen notwendig, die aus der Sicht einer einzelnen Stadt nicht begrüßt werden.

Die Einführung anderer, wirkungsvollerer Strukturen, wird sicherlich durch ein bestehendes Städtetz erschwert, da die Gefahr besteht, daß die Städte die Schaffung „härterer“ Strukturen mit Hinweis auf die freiwillige Kooperation verzögern, um den Verlust der eigenen Kompetenzen zu verhindern. Andererseits ist die Reformierung der Verwaltungsstrukturen nicht überall möglich. Im Gebiet des Städtetzes Lahn-Sieg-Dill werden beispielsweise, seit einer mißlungenen Verwaltungsreform der 70er Jahre, derartige Vorhaben von der Bevölkerung sehr skeptisch beurteilt. Deswegen können Städtetze einen wichtigen Beitrag leisten, sich besser kennenzulernen und das Bewußtsein für regionale Belange zu stärken. Sie können somit eine Grundlage bilden, um zukünftig weitere Maßnahmen einzuleiten und Strukturen zu etablieren, mit deren Hilfe aufwendigere regionale Maßnahmen umgesetzt werden können.

### LITERATUR

- Brake, Klaus u. Wolfgang MÜLLER u. Jörg KNIELING 1996: Städtetze. Vernetzungspotentiale und Vernetzungskonzepte. = Materialien zur Raumentwicklung (herausgegeben von der BUNDESFORSCHUNGSANSTALT Für Landeskunde Und Raumordnung), Heft 76. Bonn.
- Bundesforschungsanstalt Für Landeskunde Und Raumordnung (Hrsg.) 1997: Städtetze – ein Forschungsgegenstand und seine praktische Bedeutung. = Informationen zur Raumentwicklung, Heft 7. Bonn
- Bundesministerium Für Raumordnung, Bauwesen Und Städtebau (Hrsg.) 1993: Raumordnungspolitische Orientierungsrahmen. Leitbilder für die räumliche Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland. Bonn.
- Danielzyk, Rainer u. Axel PRIEBS 1996: Städtetze als Raumordnungsinstrument – eine Herausforderung für Angewandte Geographie und Raumforschung. In: DANIELZYK, Rainer u. Axel PRIEBS (Hrsg.): Städtetze – Raumordnungspolitisches Handlungsinstrument mit Zukunft? = Material zur Angewandten Geographie, Band 32, S. 9 - 18. Bonn.
- Hatzfeld, Ulrich u. Rainer KahnerT 1993: Kooperation ist schwieriger als Konkurrenz. In: RaumPlanung, Heft 63, S. 257 – 262.
- Kliemt, Volker (1995): Städtetz Lahn/Sieg/Dill. 1. Zwischenbericht der Projektforschung. Modellprojekt im ExWoSt-Forschungsfeld „Städtetze“ des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau. = HLT Report Nr. 497. Wiesbaden. unveröffentlicht
- Ritter, Ernst-Hasso (1995): Raumpolitik mit „Städtetzen“ oder: Regionale Politik der verschiedenen Ebenen. In: Die Öffentliche Verwaltung, 48. Jg., Heft 10, S. 393 – 403. Düsseldorf.

## **OMREŽJE MEST KOT PERSPEKTIVA MEDOBČINSKEGA SODELOVANJA – PREDSTAVITEV »NOVEGA« PROSTORSKO UREDITVENEGA DEJAVNIKA**

### **Povzetek**

Omrežje mest kot perspektiva medobčinskega sodelovanja, predstavitev novega prostorsko-ureditvenega dejavnika. Zaveda se vedno manjši prilagodljivosti mest obstoječemu in bodočemu razvoju se vedno bolj krepi in vpliva na spoznanja o razvoju mestnega omrežja, ki mu namenjajo vedno več pozornosti.

Primerjave mestnih omrežij kažejo v zadnjih letih na različne oblike sodelovanja. Povdarja se prostovoljno enakopravno sodelovanje večjih mest s podobnimi cilji, ki jih posamezna mesta sama ne morejo uresničiti. Posebnega zanimanja so deležna omrežja tistih mest, kjer se na osnovi sodelovanja pričakujejo tudi večje koristi.

Prednosti, pa tudi meje dosedanjega sodelovanja so v tem prispevku predstavljene na primeru mestnega omrežja Lahn, Siegen in Dill, delovanje katerega je kot tovrstno modelno regijo podprlo Ministrstvo za urejanje prostora, gradbeništvo in razvoj mest.

Mestno omrežje Lahn, Siegen in Dill sestavljajo večja mesta Gießen, Marburg, Siegen in Wetzlar ter manjša Betzdorf, Dillenburg, Haiger ter Herborn. Glede na njihov položaj ob severozahodnem obrobju zgostitvenega območja Ren-Rur in na jugu območja Ren-Maina, si obravnavano območje prizadeva z okrepljenim sodelovanjem pospešiti svoj razvoj. Poleg sosedstva obeh zgostitvenih območij, območje pričakuje koristi tudi od položaja ob mejah zveznih dežel.

Strukturiranje mestnega omrežja je zahtevalo sodelovanje na večih ravneh. Poleg izvajalske skupine je to pomenilo še skupino osrednjega iniciatorja in centralnega projektnega biroja. V petih skupinah od prostorskega menedžmenta, prometa, modernizacije uprave, kulture in usposabljanja delojemalcev, se posebej srečujejo tudi predstavniki mest in odločajo o skupnih potrebah in koristnih ukrepih. Sodelovanje posameznih delovnih teles kaže v zadnjih letih na izredno koristno izmenjavo informacij in izkušenj. Posamezni problemi so tako osvetljeni s strani odgovornih oseb z enakimi interesi. Pomembni pa so tudi stiki vodilnih sodelavcev posameznih področij.

V sodelovanje mest je vključeno tudi reševanje spornih primerov. Same meje obstoječega sodelovanja pa najbolje nakazujejo razprave o financiranju tega. In dokler je pri reševanju problemov potrebno soglasje, je problematične projekte težje uresničevati.

Čeprav omrežje mest pomeni znaten prispevek k boljšemu medsebojnemu poznavanju in krepitvi regionalne pripadnosti, pa sama izdelava projektov ne zadošča. Pogoji regionalnemu razvoju so namreč tudi odločitve, ki posameznim mestom ne odgovarjajo. Bodoče sodelovanje zato zahteva nove oblike in strukture, s katerimi bo mogoče izvesti tudi večje regionalne ukrepe.