

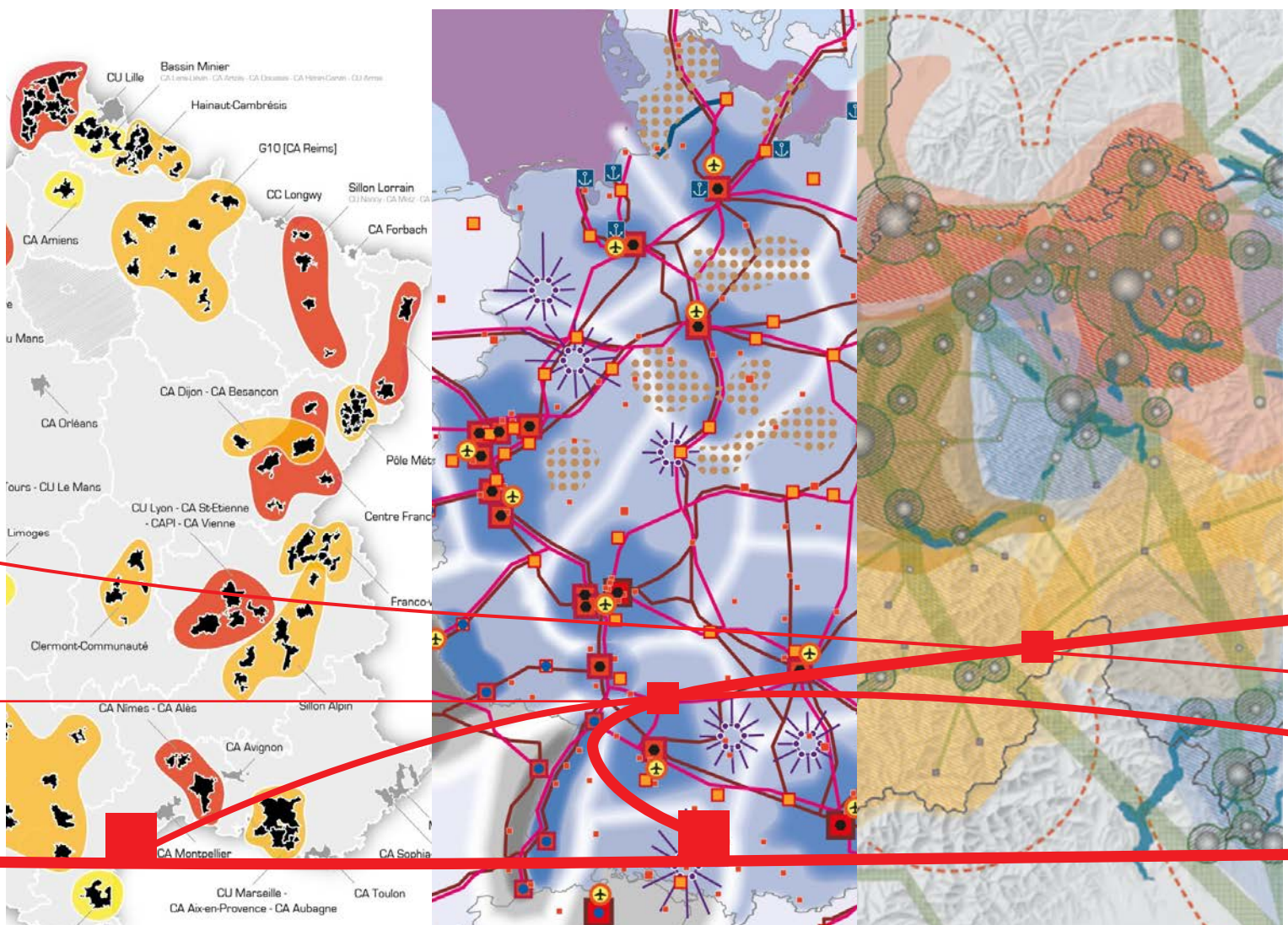


Initiativkreis Metropolitane
Grenzregionen

Initiativkreis Metropolitane Grenzregionen

Meilenstein Metropolisierung – Auf dem Weg zu einer
stärkeren Zusammenarbeit in den IMeG-Regionen

Dokumentation des IMeG-Workshops am 7. April 2014 in Freiburg





Initiativkreis Metropolitane
Grenzregionen

Impressum

Herausgeber

Initiativkreis Metropolitane Grenzregionen (IMeG)

Projektleitung und Sprecherregion des IMeG

Ministerium für Inneres und Sport des Saarlandes
Gerd-Rainer Damm, Leiter der Abteilung Landes- und
Stadtentwicklung

Tel.: +49 (0)681 501-4616 | g.damm@innen.saarland.de

Dr. Andrea Chlench, Leiterin des Referats

Landesplanung und Bauleitplanung

Tel.: +49 (0)681 501-4260 | a.chlench@innen.saarland.de

Projektpartner

Stichting Euregio Maas-Rhein

Björn Koopmans | Tel.: +32 (0)87 789 661

BjornKoopmans@euregio-mr.eu

Für den Zweckverband Region Aachen:

Artur Hansen | Tel.: +49 (0)241 9631950

hansen@regionaachen.de

Regionalverband Mittlerer Oberrhein

Dr. Gerd Hager | Tel.: +49 (0)721 35502-20

rvmo@region-karlsruhe.de

Regionalverband Südlicher Oberrhein

Dr. Dieter Karlin | Tel.: +49 (0)761 70327-10

rvso@region-suedlicher-oberrhein.de

Regionalverband Hochrhein-Bodensee

Karl Heinz Hoffmann-Bohner

Tel.: +49 (0)7751 9115-10

hoffmann@hochrhein-bodensee.de

Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

Wilfried Franke | Tel.: +49 (0)751 36354-21

franke@bodensee-oberschwaben.de

Assoziierter Projektpartner

Ministerium für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und
Landesplanung Rheinland-Pfalz

Petra Schelkmann | Tel.: +49 (0)6131 16-5833

Petra.Schelkmann@mwkel.rlp.de

Forschungsassistenz und Geschäftsstelle des IMeG

agl | angewandte geographie, landschafts-, stadt-
und raumplanung | www.agl-online.de

Andrea Hartz | Lydia Schniedermeier

www.metropolitane-grenzregionen.eu

info@metropolitane-grenzregionen.eu

Bearbeitung

Lydia Schniedermeier, agl

Gestaltung und Satz

Stephanie Bächle, agl

Saarbrücken, 15. Mai 2014

Inhalt

1. Einführung in den Workshop	4
2. Metropolisierungsstrategien in Deutschland, Frankreich und der Schweiz	6
2.1 Metropolisierungsstrategien in Deutschland (Andrea Hartz, agl, Saarbrücken/IMeG-Geschäftsstelle)	7
2.2 Metropolisierungsstrategien in Frankreich (Jean Peyrony, Generaldirektor der MOT)	10
2.3 Metropolisierungsstrategien in der Schweiz (Georg Tobler, Büro für Stadt- und Agglomerationsentwicklung)	12
2.4 Diskussionsrunde	15
3. Ergebnisse der Kleingruppenarbeit: Was zeichnet die IMeG-Regionen und ihre nachbarstaatlichen Partnerregionen als metropolitane Grenzregionen aus?	16
4. Fazit zur Veranstaltung	20
Teilnehmende	20
Anlage: Steckbriefe zu den metropolitanen Qualitäten der vier IMeG -Regionen	21

1. EINFÜHRUNG IN DEN WORKSHOP

Gerd-Rainer Damm (Ministerium für Inneres und Sport des Saarlandes) begrüßte in seiner Funktion als Sprecher der IMeG-Partnerschaft die Teilnehmenden des Workshops. Besonders erfreulich sei es, dass viele Akteure der grenzüberschreitenden Kooperation aus den nachbarstaatlichen Teilregionen der IMeG-Regionen Interesse am Thema Metropolisierungsstrategien zeigen und der Einladung gefolgt sind.

Hintergrund des Workshops

Die intensive Beschäftigung der IMeG-Partner mit Metropolisierungsstrategien startete mit dem Workshop am 25. und 26. November 2013 in Freiburg. Zentrale Themen dieses Workshops waren u.a. die Unterschiede zwischen Metropolregionen und Metropolräumen, die Identifikation von Metropolfunktionen, der Aufbau metropolitaner Governance sowie die Stellschrauben für eine langfristige Etablierung von metropolitanen Grenzregionen (MGR) im nationalen und europäischen Kontext. Ein wichtiger Schritt in diese Richtung wurde zwar mit der Darstellung der MGR im Entwurf des aktualisierten Leitbilds 1 „Wettbewerbsfähigkeit stärken“ zur Raumentwicklung in Deutschland gegangen. Zentrale Erkenntnis des Workshops 2013 war jedoch auch, dass die Partner jenseits der anderen nationalen Teilräume stärker involviert werden müssen, um diese Themen im Zusammenhang mit einer intensiveren Integration der Grenzregionen – als notwendige Voraussetzung zur erfolgreichen Implementierung von Metropolisierungsstrategien – diskutieren zu können. Vor diesem Hintergrund entstand das Konzept des Folgeworkshops am 07. April 2014.

Programm und Ziele des Workshops

Andrea Hartz (agI, Saarbrücken/ IMeG-Geschäftsstelle) erläuterte das Programm des Workshops und dessen Ziele: Im Fokus stand, die zukünftige strategische Ausrichtung des IMeG hinsichtlich einer effizienteren Zusammenarbeit mit den Partnern der Nachbarstaaten auszuloten. Als Diskussionsgrundlage wurden zunächst die Metropolisierungsstrategien Deutschlands, Frankreichs und der Schweiz vorgestellt und anschließend Anknüpfungspunkte und Schnittstellen zwischen den unterschiedlichen Ansätzen herausgearbeitet. Auf Basis von Handouts, die im Vorfeld von den IMeG-Partnern zu jeder Region erarbeitet wurden, diskutierten die Teilnehmenden anschließend in Kleingruppen die metropolitanen Qualitäten und Governancestrukturen, die Rolle der Raumplanung sowie die mit der Durchführung eines INTERREG VB-Projektes einhergehenden Chancen bzw. dessen mögliche Themenschwerpunkte.

PROGRAMM

12:00 Uhr Imbiss

13:00 Uhr Begrüßung und Einführung in die Arbeit des IMeG

Gerd-Rainer Damm (Ministerium für Inneres und Sport des Saarlandes und Sprecher der IMeG-Partnerschaft)

Einführung in den Workshop

Andrea Hartz (agl, Saarbrücken/ IMeG-Geschäftsstelle)

13:15 Uhr Metropolisierungsstrategien in Deutschland, Frankreich und der Schweiz

Input zu Metropolisierungsstrategien in

- **Deutschland:** Andrea Hartz (agl, Saarbrücken/ IMeG-Geschäftsstelle)
- **Frankreich:** Jean Peyrony (Generaldirektor der Mission Opérationnelle Transfrontalière, Paris)
- **der Schweiz:** Georg Tobler (Büro für Stadt- und Agglomerationsentwicklung, Bern)

Schwerpunkte der Inputs

- Was versteht man in den drei Nationalstaaten unter Metropolregionen/ Metropolisierung(ssstrategien)?
- Welche Themen werden in Bezug auf Metropolisierungsstrategien diskutiert? Stehen bestimmte Metropolfunktionen im Vordergrund?
- Was sind die raumordnungspolitischen Rahmenbedingungen? Welche politische Richtung wird verfolgt? Welche Ziele werden gesetzt?
- Welche Aussagen zu Metropolisierungsstrategien werden in den Raumentwicklungskonzepten getroffen?
- Wie werden die Metropolregionen/ Metropolisierungsstrategien grenzüberschreitend gedacht?

Diskussionsrunde

- Wie passen die Strategien der Nationalstaaten grenzüberschreitend zusammen? Wo gibt es Anknüpfungspunkte?
- Welche Erkenntnisse lassen sich aus den Inputs der Referenten für die metropolitanen Grenzregionen ableiten?

15:15 Uhr Kaffeepause

15:45 Uhr Arbeitsgruppen: Was zeichnet die IMeG-Regionen und ihre nachbarstaatlichen Partnerregionen als metropolitane Grenzregionen aus?

- Werden die Einschätzungen zu den metropolitanen Qualitäten der vier IMeG-Regionen geteilt? Was sind die konkreten Stellschrauben zur Verbesserung der metropolitanen Qualitäten?
- Wie lässt sich die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in den IMeG-Regionen im Sinne einer metropolitanen Governance weiterentwickeln? Welche Zusammenarbeit bei metropolitanen Themen ist jenseits der territorialen Zusammenarbeit notwendig?
- Welche Rolle kann die Raumplanung zur Stärkung der metropolitanen Qualitäten wahrnehmen? Wie können die Handlungsfelder und Instrumente der Raumplanung darauf ausgerichtet werden?
- Welche Chancen bieten die Initiierung und die Durchführung eines INTERREG VB-Projektes? Welches zentrale Thema könnte dafür gewählt werden? Wer könnten die Partner sein?

17:15 Uhr Ergebnispräsentation und Diskussion

18:00 Uhr Fazit zur Veranstaltung

19:00 Uhr Gemeinsames Abendessen im Restaurant „Schwarzwälder Hof“

Moderation: Andrea Hartz (agl, Saarbrücken/ IMeG-Geschäftsstelle)

2. METROPOLISIERUNGSSTRATEGIEN IN DEUTSCHLAND, FRANKREICH UND DER SCHWEIZ

Bereits die Diskussion im Rahmen des Workshops im November 2013 zu Metropolisierungsstrategien aus Sicht der Bundesraumordnung, Metropolregionen in Deutschland, Metropolfunktionen und metropolitaner Governance zeigten den IMeG-Partnern auf, dass allein in Deutschland eine Vielfalt an unterschiedlichen Perspektiven zum Thema Metropolisierung besteht und eine Auseinandersetzung essentiell ist. Weitet man die Perspektive auf die europäischen Nachbarstaaten aus, wird sowohl das Spektrum als auch die Herausforderung, die Metropolisierungsstrategien aufeinander abzustimmen, immer größer.

Jean Peyrony (Generaldirektor der MOT) und Georg Tobler (Büro für Stadt- und Agglomerationsentwicklung) gaben in ihren Inputs sehr anschaulich Einblicke in den aktuellen Stand der Metropolisierungsdebatte in den Nachbarstaaten. Die bundesdeutsche Sicht stellte Andrea Hartz vor.

Schwerpunkte der Inputs waren:

- Was versteht man in den drei Nachbarstaaten unter Metropolregionen/ Metropolisierung(ssstrategien)?
- Welche Themen werden in Bezug auf Metropolisierungsstrategien diskutiert?
- Stehen bestimmte Metropolfunktionen im Vordergrund?
- Was sind die raumordnungspolitischen Rahmenbedingungen? Welche politische Richtung wird verfolgt? Welche Ziele werden gesetzt?
- Welche Aussagen zu Metropolisierungsstrategien werden in den Raumentwicklungskonzepten getroffen?
- Wie werden die Metropolregionen/ Metropolisierungsstrategien grenzüberschreitend gedacht?



2.1 Metropolisierungsstrategien in Deutschland (Andrea Hartz, agl, Saarbrücken/ IMeG-Geschäftsstelle)

Phase I – 1990er Jahre

Zentraler Ausgangspunkt der deutschen Metropolisierungsdebatte sind die in den 1990er Jahren etablierten und seitdem stetig weiterentwickelten „Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland“ (kurz: Leitbilder). Die Auseinandersetzung mit dem Thema Metropolisierung beruhte anfänglich auf der Idee, dass die Regionen einem immer größeren Wettbewerb auf nationaler Ebene ausgesetzt sind und sich insbesondere nach der Zusammenführung Ost- und Westeuropas auch auf europäischer Ebene zunehmend behaupten müssen. Eine Chance zur Stärkung der Regionen sah die Raumordnungspolitik in einer Neuorientierung des polyzentrischen Systems Deutschlands. So erfolgte bereits im „Raumordnungspolitischen Orientierungsrahmen (ORA)“ von 1993 eine stärkere Hierarchisierung des siedlungsstrukturellen Systems durch die Ausweisung von „Agglomerationen mit internationaler bzw. großräumiger Ausstrahlung“ bis hin zu „agglomerationsfernen Räumen“.

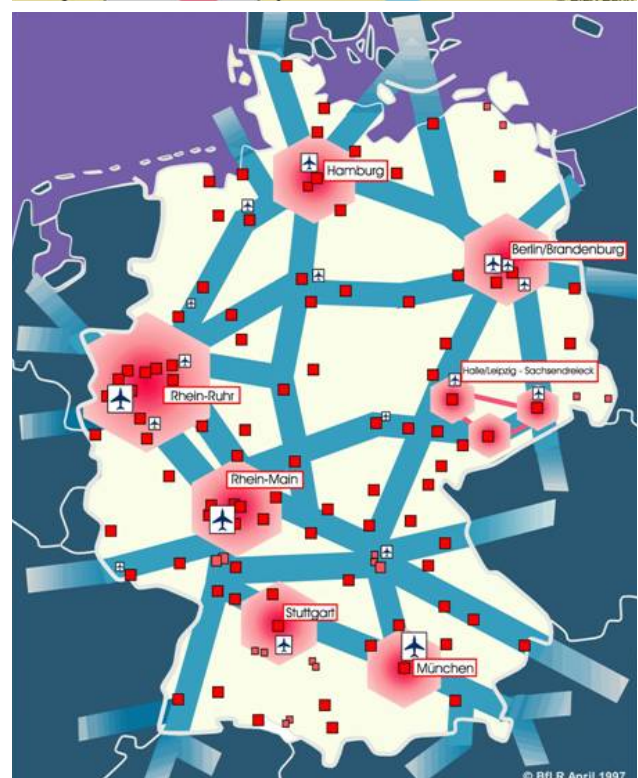
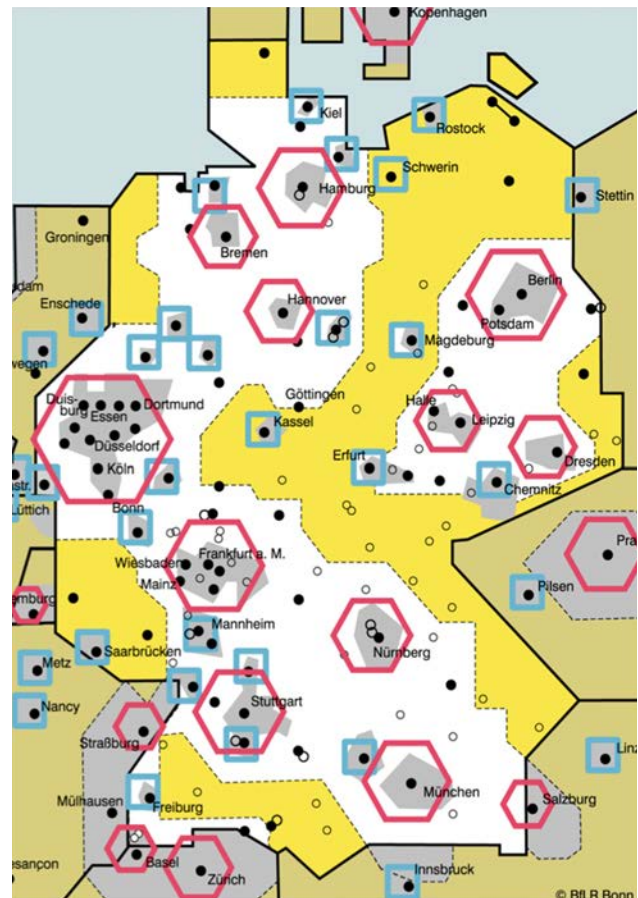
Der von der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) beschlossene „Raumordnungspolitische Handlungsrahmen“ (1995) konkretisierte den Orientierungsrahmen und mündete in der Ausweisung von zunächst sechs „Europäischen Metropolregionen“ (Berlin-Brandenburg, Hamburg, München, Rhein-Main, Rhein-Ruhr und Stuttgart). „Als Motoren der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung soll[t]en sie die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit Deutschlands und Europas erhalten und dazu beitragen, den europäischen Integrationsprozess zu beschleunigen“ (HARA 1995). 1997 folgte Halle-Leipzig-Sachsendreieck als siebte Metropolregion (Website ARL).

Phase II – 2000-2006

Die zweite Entwicklungsphase brachte auf Basis einer belastbaren Analyse anhand der Kriterien Entscheidung und Kontrolle, Forschung/ Innovation/ Kultur sowie Verkehrsknotenpunkte die drei Leitbilder „Wachstum und

Raumordnungspolitische Orientierungsrahmen von 1993 (BfLR Bonn; in: Sinz, M. (2011): Raumordnung als Gegenstand von Politikberatung – Ein Erfahrungsbericht. In: IzR, Heft 7/8.2011: 474 (oben)

Metropolienkonzept von 1997 (BfLR Bonn 1997; in: Sinz, M. (2013): Präsentation „Leitbilder für die Raumentwicklung in Deutschland“ am Tag der Landesplanung Rheinland-Pfalz, 27.11.2013, Mainz)



Innovation“ (mit Bezug auf Metropolregionen), „Daseinsvorsorge sichern“ und „Ressourcen bewahren, Kulturlandschaften gestalten“ hervor. Auf der zum Leitbild 1 „Wachstum und Innovation“ gehörenden Karte erschienen neben den elf deutschen Metropolregionen im Binnenland erstmals auch „Wachstumsräume außerhalb engerer metropolitaner Verflechtungsräume“ an der westdeutschen Grenze. Die bis dato ausgewiesenen sieben Metropolregionen wurden 2005 durch vier weitere – Hannover-Braunschweig-Göttingen, Nürnberg, Rhein-Neckar und Bremen-Oldenburg – ergänzt. Diese elf Räume stellen bis heute die binnendeutschen Metropolregionen dar.

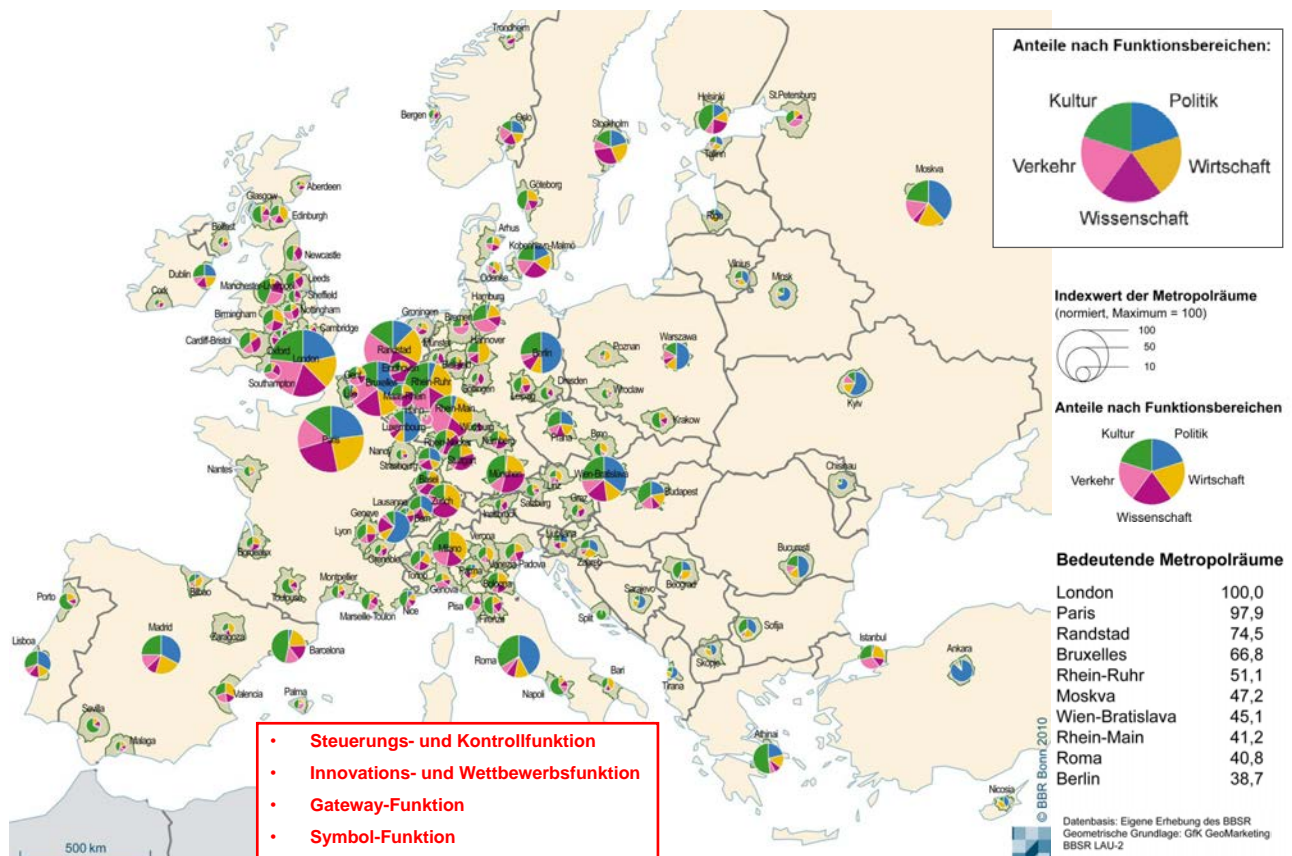
Phase III – seit 2006

Ab 2006 beförderten wissenschaftliche Beiträge u.a. vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) die Diskussion um Metropolen und beeinflussten sogar die Konzepte der EU und der Nachbarstaaten. Die politischen Debatten über die Leitbilder wurden gerade zu Beginn dieser dritten Phase sehr kontrovers geführt: „Dies gilt insbesondere im Hinblick auf eine unterstellte Vernachlässigung der Belange strukturschwacher ländlicher Räume

durch die Empfehlung, vorhandene Stärken zu nutzen und Wachstumsmotoren mehr Aufmerksamkeit zu schenken“ (Sinz 2011, in: IzR 2011, Heft 7./8.2011: 476).

Ab 2008 widmete sich das Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) „Überregionale Partnerschaften in grenzüberschreitenden Verflechtungsräumen“ (2008-2010), das 2011 in der Gründung des IMeG mündete, der Stärkung der Grenzräume. Vor allem die Analysen des BBSR (2010) zur räumlichen Verteilung der Metropolfunktionen in Europa und zu Metropolräumen mit bedeutenden Standorten von Metropolfunktionen belegten, dass auch die westdeutschen Grenzregionen durchaus metropolitane Qualitäten aufweisen und eine verstärkte Auseinandersetzung mit diesem Raumtyp wichtig ist. Diese neuen Erkenntnisse fanden Eingang in den Entwurf der aktualisierten „Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland“ (2013): In der Karte zum aktualisierten Leitbild 1 „Wettbewerbsfähigkeit stärken“ werden erstmals die IMeG-Regionen mit ihren Teilregionen dies- und jenseits der Grenze dargestellt. Dazu haben die IMeG-Partner in der zweiten MORO-Phase (2011-2013) einen wesentlichen Beitrag geleistet.

Wesentliche Erkenntnisse zur räumlichen Verteilung der Metropolfunktionen in Europa brachte die BBSR-Studie (BBSR Bonn 2010)

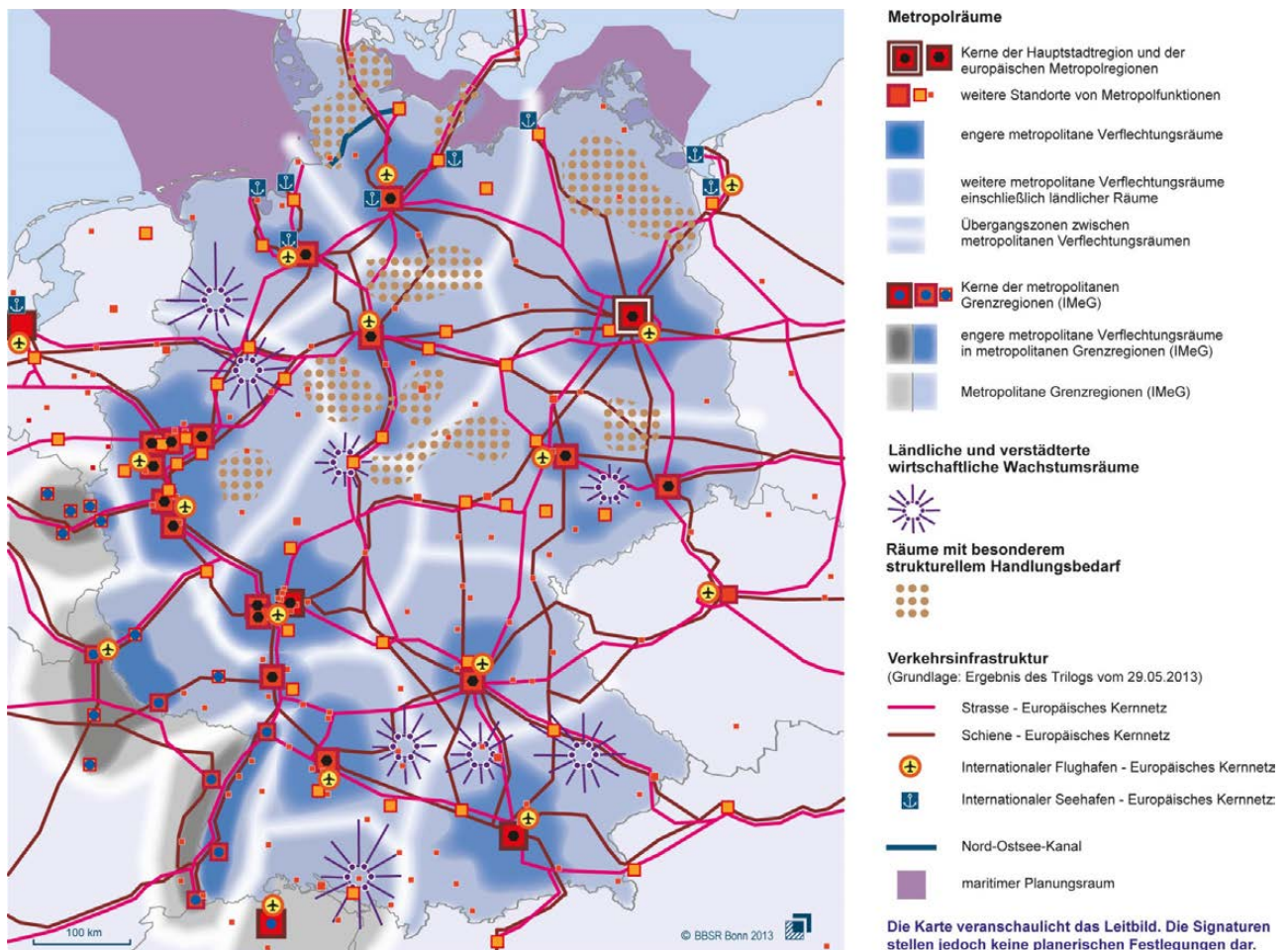


Gleichwohl wird seitens des IMeG noch Nachbesserungsbedarf gesehen: Hinsichtlich der Weiterentwicklung von Metropolregionen sollte der metropolitane Verflechtungsraum in der Bodenseeregion, die ihren Kern in der Metropolregion Zürich hat, ergänzt werden. Da die Zusammenarbeit in funktionalen Räumen dazu beiträgt, regional gegebene Handlungserfordernisse koordiniert und in passgenauen Kooperationsstrukturen zu bearbeiten, der Aufbau und die kontinuierliche Entwicklung der Kooperationsstrukturen jedoch viel Engagement und Initiative der beteiligten Akteure erfordern, plädiert der IMeG dafür, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit auch zukünftig weiter zu fördern. Hier zeigt sich in bestimmten Themenfeldern wie der grenzüberschreitenden Raumbewertung Nachholbedarf. Würden die eigens entwickelten Ansätze der MGR vereinheitlicht, könnte der Erhebungsaufwand erheblich reduziert werden sowie regionsübergreifende Vergleiche und Monitoring ermöglicht werden. Im Bereich Infrastruktur und Mobilität nennt die MKRO „Unterstüt-

zung beim Erhalt und Ausbau der verkehrlichen Ver- und Anbindungsqualitäten von Metropolregionen als intermodale Schnittstellen und Knotenpunkte der europäischen Verkehrsströme sowie als Knoten des Wissensaustauschs und des Forschungstransfers“ als einen wichtigen Handlungsansatz. Da aber auch die infrastrukturelle Ausstattung der metropolitane Grenzregionen als leistungsfähige und effiziente intermodale Knoten von außerordentlicher Bedeutung ist, regt der IMeG an, neben den „Metropolregionen“ auch die metropolitane Grenzregionen explizit zu benennen.

Auch im Kontext des neuen Leitbildentwurfs werden die Spannungsfelder Verdichtungs- vs. ländliche Räume, Wachstums- vs. Ausgleichsziel sowie funktionale Geometrie vs. territoriale bzw. administrative Räume diskutiert.

Ein Erfolg des IMeG: Im Entwurf des Leitbilds 1 „Wettbewerbsfähigkeit stärken“ werden erstmals die vier metropolitane Grenzregionen des IMeG dargestellt (BBSR, Stand 20.08.2013)



2.2 Metropolisierungsstrategien in Frankreich (Jean Peyrony, Generaldirektor der MOT)

Rahmenbedingungen der französischen Raumplanung

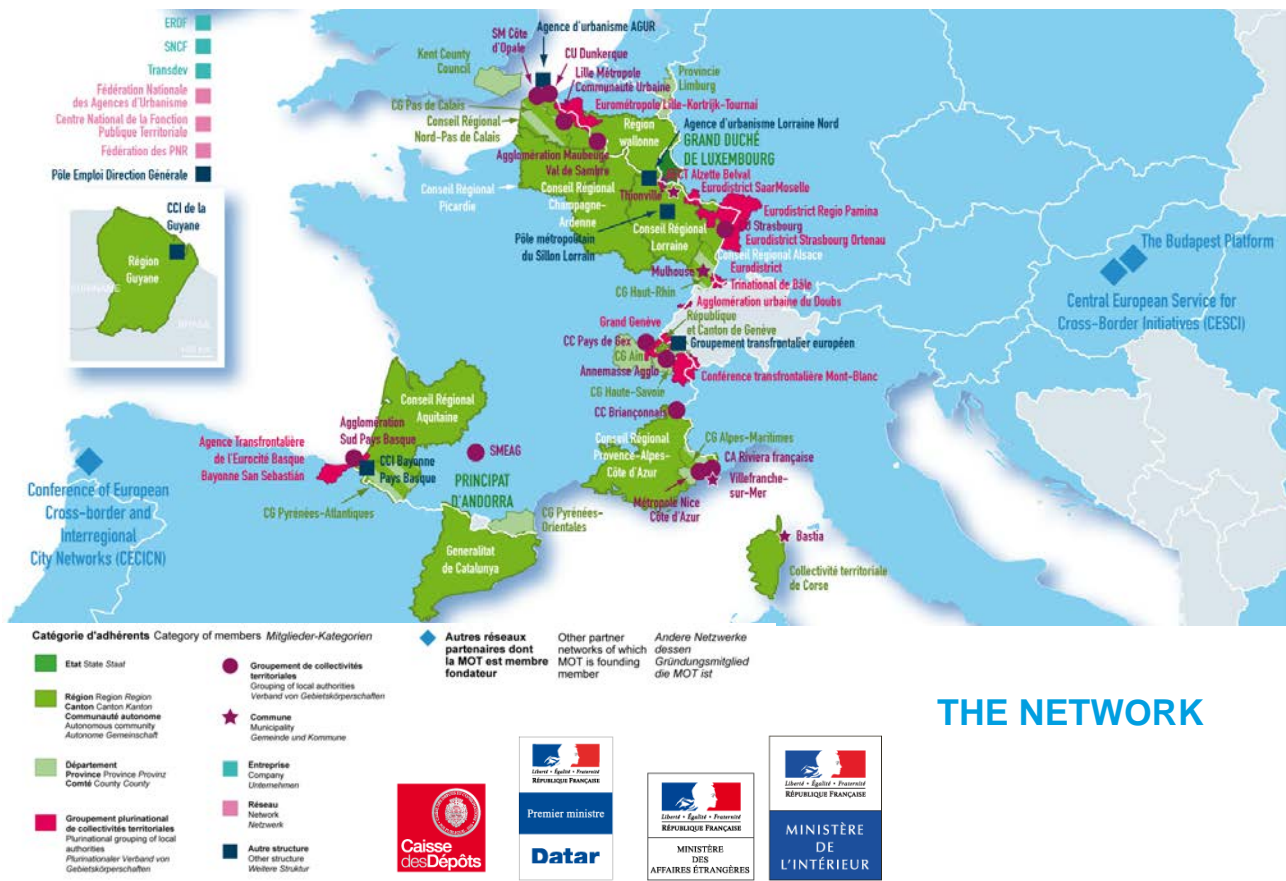
In Frankreich zeichnen sich aktuell neue Trends in der Raumordnungspolitik ab. Zum einen schreitet die Dezentralisierung weiter voran und stellt damit eine große Chance dar, zum anderen findet gleichzeitig ein staatlicher Reformprozess statt. In diesem Zusammenhang ist Ende Januar 2014 das neue Gesetz zur Modernisierung der Territorialverwaltung (Loi de la modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles du 19 décembre 2013) mit dem Ziel in Kraft getreten, die öffentliche Verwaltung den wirtschaftlichen und demographischen Entwicklungen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben anzupassen. In besonderem Maße gilt dies für die Metropolregionen, in denen sich die Zuständigkeiten von Gemeinden, Departements und Regionen überschneiden. Durch das Gesetz erhalten die Metropolregionen Paris, Lyon und

Marseille bzw. zukünftig auch weitere Metropolregionen einen Status, der ihnen ermöglicht, als „Großraumverband“ gebietsübergreifend zu agieren. Neben diesem Gesetz sind zwei weitere zur Stärkung der Regionen und zur Neudefinition der Rollen und Aufgaben im ländlichen Raum geplant. Damit findet insgesamt eine Annäherung an das deutsche System statt; den französischen Regionen werden aber dennoch deutlich weniger Zuständigkeiten zugesprochen als den deutschen.

Metropolregionen/Metropolisierungsstrategien

Unter „Région métropolitaine“ versteht die französische Raumplanung einen funktionalen Raum ohne rechtlichen Status. Hinsichtlich der Raumentwicklung werden die französischen Programme (Contrats de plan Etat-Région, CPER) in die EU-Strukturfondsperioden „eingetaktet“. Das CPER für den Raum Straßburg-Kehl sieht z.B. vor, neben der metropolitanen Dimension auch die grenzüberschreitende Perspektive aufzugreifen. Im Sinne einer besseren Koordination der regionalen Programme und der INTER-

Die MOT als Netzwerk der französischen Grenzregionen (www.espaces-transfrontaliers.org/fileadmin/user_upload/cartes/carte_adherents.pdf; in: Peyrony, J. (2014): Präsentation im Rahmen des IMeG-Workshops am 7. April 2014)



REG-Programme über die Grenze hinweg, haben die französischen Behörden bereits die Nachbarstaaten kontaktiert und das Unterzeichnen von Partnerschaftsvereinbarungen vorgeschlagen. Seitens der deutschen Behörden wurde ein erstes Interesse bekundet; ein Treffen der Verantwortlichen steht jedoch noch aus.

Im Vergleich zu Frankreich sind die Ansätze in der deutschen Raumordnungspolitik vor allem durch „weichere“ Instrumente geprägt (z.B. durch die Leitbilder zur Raumentwicklung in Deutschland oder spezifische Programme wie Modellvorhaben der Raumordnung).

Metropolfunktionen/Strategien

Hinsichtlich der in Frankreich und in Deutschland diskutierten Metropolfunktionen gibt es große Überschneidungen (FR: Attraktivität, Wissenschaft, Bildung, Verkehrsknotenpunkte, Wirtschaft, Tourismus). Eine eigene Strategie (so wie in Deutschland in Form der Leitbilder) gibt es in

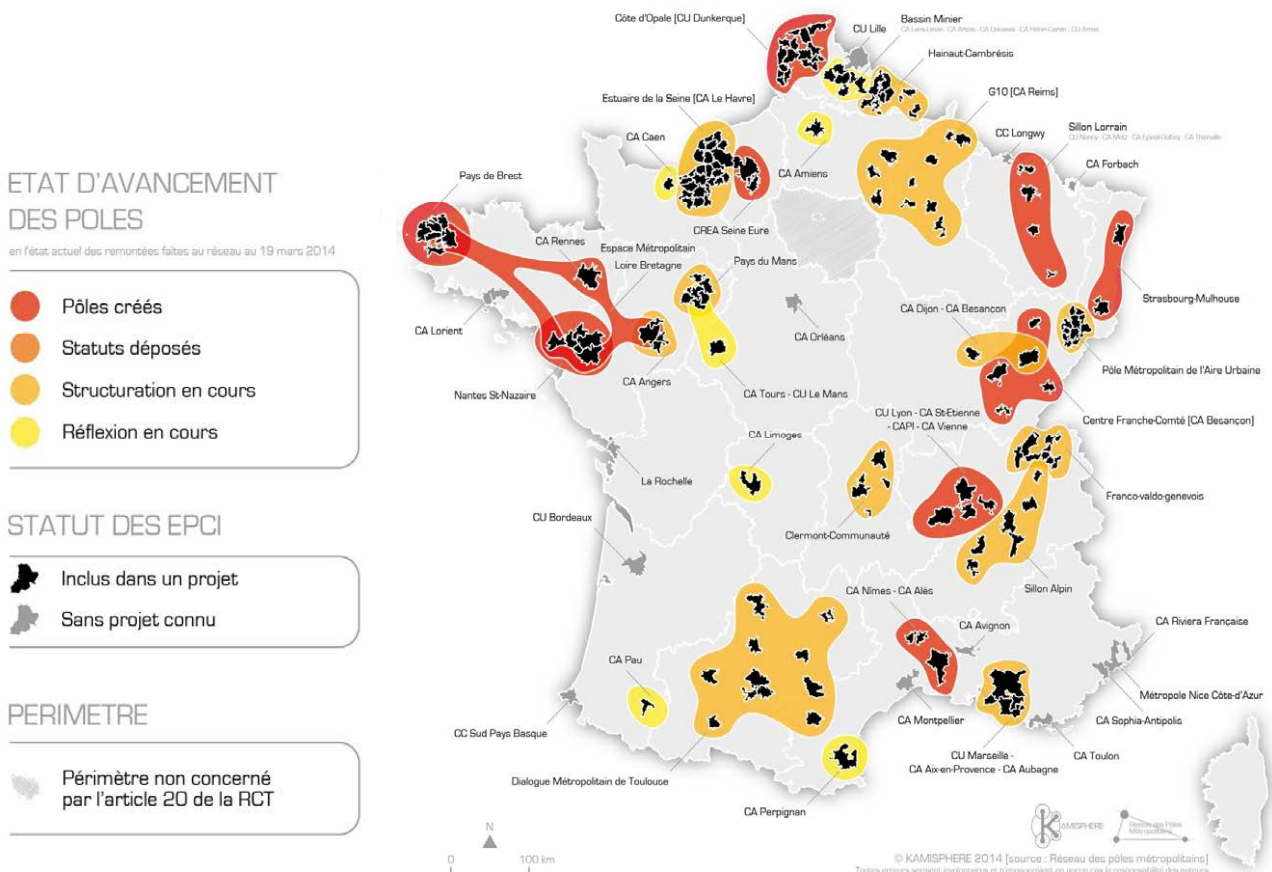
Frankreich bislang jedoch nicht, es zeigen sich aber erste Ansätze: Neben Paris wurden 15 „Pôles métropolitains“ ausgewiesen, von denen einige in direkter Grenznähe liegen, z.B. Sillon lorrain oder Strasbourg-Mulhouse).

Fazit

Das deutsche System ist durch Föderalismus und „weiche“ Koordination geprägt. Im französischen System wird hingegen ein stärkerer programmorientierter und funktionaler Ansatz verfolgt. Aktuelle Reformen zielen auf einen stärkeren Metropolisierungsansatz ab.

Auch durch die Arbeit des IMeG hat die Metropolisierungsdebatte in Frankreich neuen Schwung erfahren und Fragen zur multi level-Governance bzw. zur Koordination von Plänen, Programmen und Sektorpolitiken wie auch zur grenzüberschreitenden Raumbeobachtung aufgeworfen.

Die „Pôles Métropolitains“ in Frankreich (www.poles-metropolitains.fr/cartographie-des-poles; in: Peyrony, J. (2014): Präsentation im Rahmen des IMeG-Workshops am 7. April 2014)



2.3 Metropolisierungsstrategien in der Schweiz (Georg Tobler, Büro für Stadt- und Agglomerationsentwicklung)

Entstehung/Begriffe/Metropolfunktionen

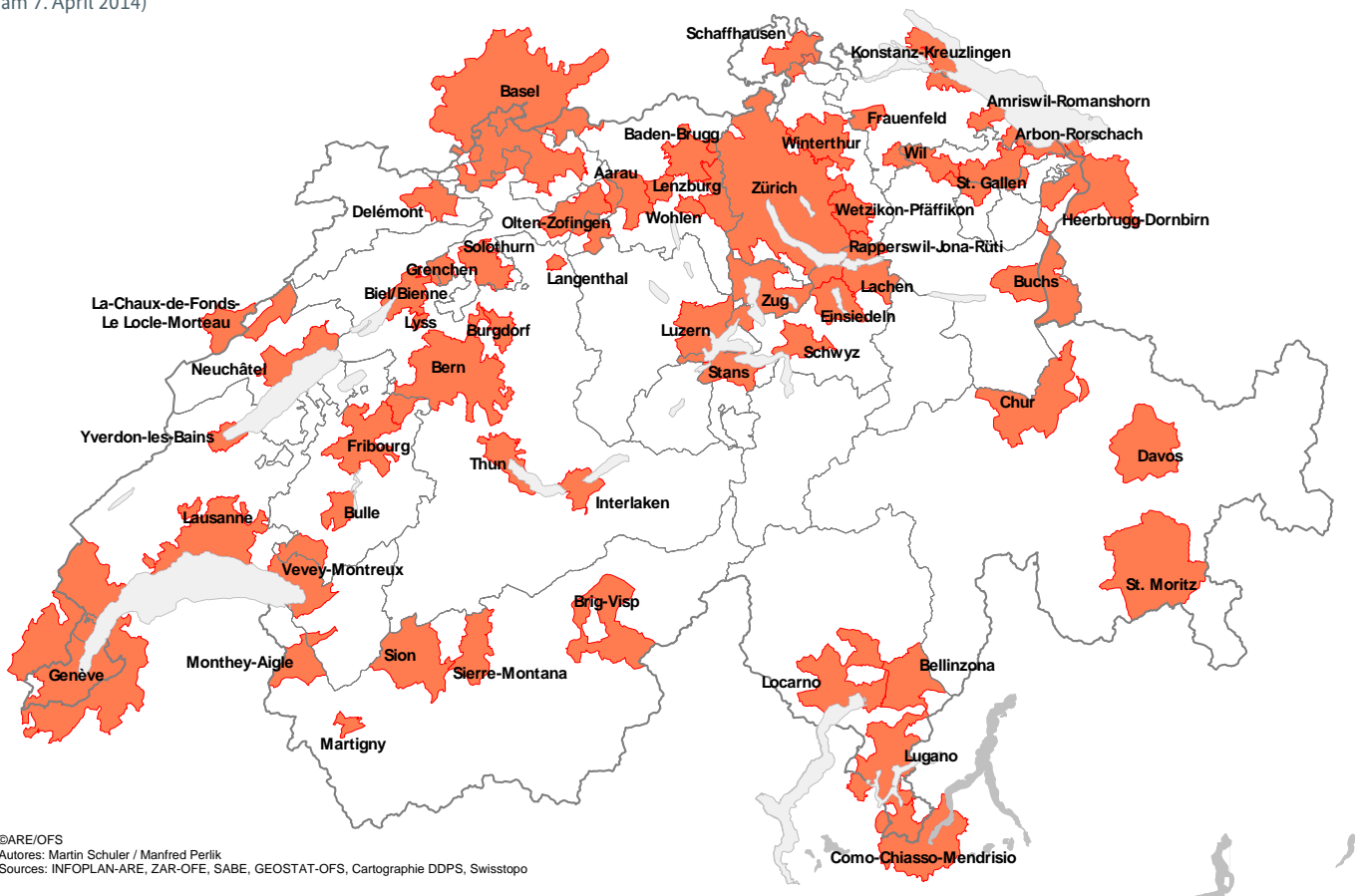
Im Vergleich zu Deutschland setzte die Metropolendiskussion in der Schweiz erst sehr spät ein, da der Fokus lange auf der Entwicklung der ländlichen Räume lag. Erst Anfang 2000 wurde mit der Agglomerationspolitik dieses Thema verstärkt in den Blick genommen. Metropolitanräume werden – vergleichbar zu Deutschland – in Anlehnung an die vier Metropolfunktionen (Entscheidungs- und Kontrollfunktion, Innovations- und Wettbewerbsfunktion, Gatewayfunktion, Symbolfunktion) qualitativ beschrieben. Tiefergehende Analysen oder statistische Beschreibungen liegen bislang nicht vor. Die Metropolitanräume umfassen sowohl die ländlichen Räume als auch Agglomerationen. Letztere wiederum werden auf Basis der statistischen Pendlerbeziehungen zwischen Kernstadt und Umland abgegrenzt. Die

Schweiz zählt insgesamt 50 solcher Agglomerationen, die sich hinsichtlich ihrer Größe deutlich unterscheiden und z.T. grenzüberschreitend angelegt sind (s. Abb.).

Strategien für Metropolitanräume

Als Richtschnur der Schweizer Raumordnung dient das „Raumkonzept Schweiz“ (2012), das zwar auf einem politischen Beschluss der Staatsebene basiert und formell verabschiedet wurde, jedoch keine rechtliche Bindungswirkung hat. Vielmehr ist es ein „[...] Orientierungsrahmen für zukünftige raumplanerische Massnahmen und eine Entscheidungshilfe, die auf Freiwilligkeit, Verantwortungsbewusstsein und interdisziplinäre Zusammenarbeit von Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden setzt. Mit diesem Dokument reagiert die Schweiz auf den rasanten Bevölkerungsanstieg der letzten Jahrzehnte, die zunehmende Mobilität sowie auf die mit diesen Veränderungsprozessen einhergehenden Auswirkungen auf den Raum (UVEK 2012: 6). Differenziert in zwei Teile beschreibt das Raumkonzept in Teil A die Leitidee, die Ziele, die drei Strategien sowie die verschiedenen Handlungsansätze für die

Räume des urbanen Lebens – die 50 Agglomerationen der Schweiz (ARE/OFS; in: Tobler, G. (2014): Präsentation im Rahmen des IMeG-Workshops am 7. April 2014)



©ARE/OFS
Autoren: Martin Schuler / Manfred Perlik
Sources: INFOPLAN-ARE, ZAR-OFE, SABE, GEOSTAT-OFS, Cartographie DDPS, Swisstopo

zukünftige Raumentwicklung der Schweiz. Die konkreten Handlungsräume sind Gegenstand von Teil B.

Im Kontext der Metropolisierungsstrategien trifft die Strategie 1 „Handlungsräume bilden und das polyzentrische Netz von Städten und Gemeinden stärken“ in Teil A wichtige Aussagen. Den deutschen Ansätzen ähnlich, zielt die Strategie auf die Förderung einer polyzentrischen Raumentwicklung und die Zusammenarbeit in funktionalen Räumen. Um besser an den besonderen Qualitäten der einzelnen Schweizer Teilregionen ansetzen zu können, ist auch hier das Motto „Stärken stärken“ Handlungsmaxime – und nicht eine „Überall-alles-Strategie“.

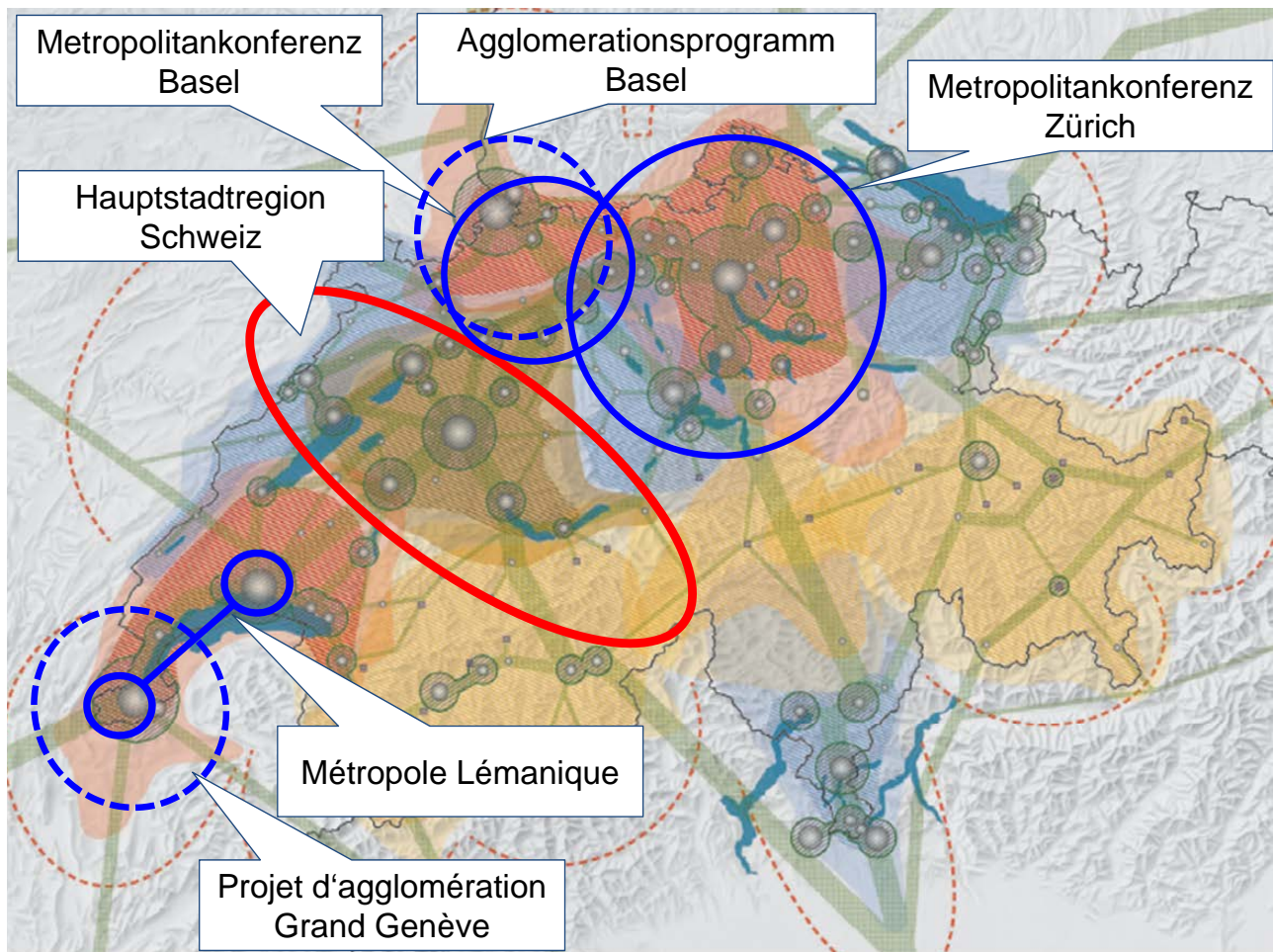
Gerade wegen ihrer zentralen Lage und der Integration in europäische Raumentwicklungsprozesse wird in der Strategie weiterhin auf eine räumliche Abstimmung mit den Nachbarstaaten und der EU gesetzt.

Das Raumkonzept trifft in der Strategie 1 darüber hinaus Aussagen zu räumlich differenzierten Handlungsansät-

zen und definiert zwölf prioritäre Handlungsräume: vier großstädtisch geprägte, fünf klein- und mittelstädtisch geprägte und drei alpine Handlungsräume. Zu den großstädtisch geprägten Handlungsräumen zählen die Metropolitanräume Zürich, Basel und die Métropole Lémanique sowie die Hauptstadtregion Schweiz. Allerdings ist keiner dieser Metropolitanräume grenzüberschreitend angelegt. Lediglich auf der Projekt- und Programmebene lassen sich mit dem Agglomerationsprogramm Basel und dem Projet d'agglomération Grand Genève grenzüberschreitende Ansätze finden (s. Abb.). Dennoch verweist das Raumkonzept darauf, dass die grenzüberschreitenden funktionalen Räume ein großes Potenzial haben und grenzüberschreitende Strategien und Projekte etabliert werden sollen.

Die Umsetzung des Raumkonzeptes ist Aufgabe der Kantone und des Bundes und wird durch einen starken bottom up-Prozess begleitet. Im Jahr 2013 haben die vier großstädtisch geprägten Handlungsräume Themenschwerpunkte möglicher gemeinsamer Aktivitäten hinsichtlich Raum-

„Handlungsräume bilden und das polyzentrische Netz von Städten und Gemeinden stärken“ (UVEK et al. 2012: 38f., verändert; in: Tobler, G. (2014): Präsentation im Rahmen des IMeG-Workshops am 7. April 2014)



entwicklung, Verkehr/Gateway, Migration und Bildung/ Forschung/ Innovation erarbeitet; diese sind eng mit den Metropolfunktionen verknüpft.

Strategien für Agglomerationen

Die Agglomerationspolitik startete 2001 und war für die Regionen vor allem wegen der Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen ein interessantes Instrument der Schweizer Raumordnungspolitik. Voraussetzung für die Mitfinanzierung war bzw. ist jedoch die Aufstellung von sog. „Agglomerationsprogrammen Siedlung und Verkehr“, bei deren Erarbeitung ein Träger als konkreter Ansprechpartner des Bundes benannt werden musste. Dies war der Beginn einer stärkeren Kooperation zwischen den verschiedenen Agglomerationen.

Das Agglomerationsprogramm Basel (s. Abb.) ist ein gutes Beispiel für die Zusammenarbeit zwischen Schweizer Agglomerationen und Teilregionen der Nachbarstaaten. Erarbeitet wurde u.a. ein trinational abgestimmtes und konsistentes Zukunftsbild für die zukünftige Entwicklung des Raumes.

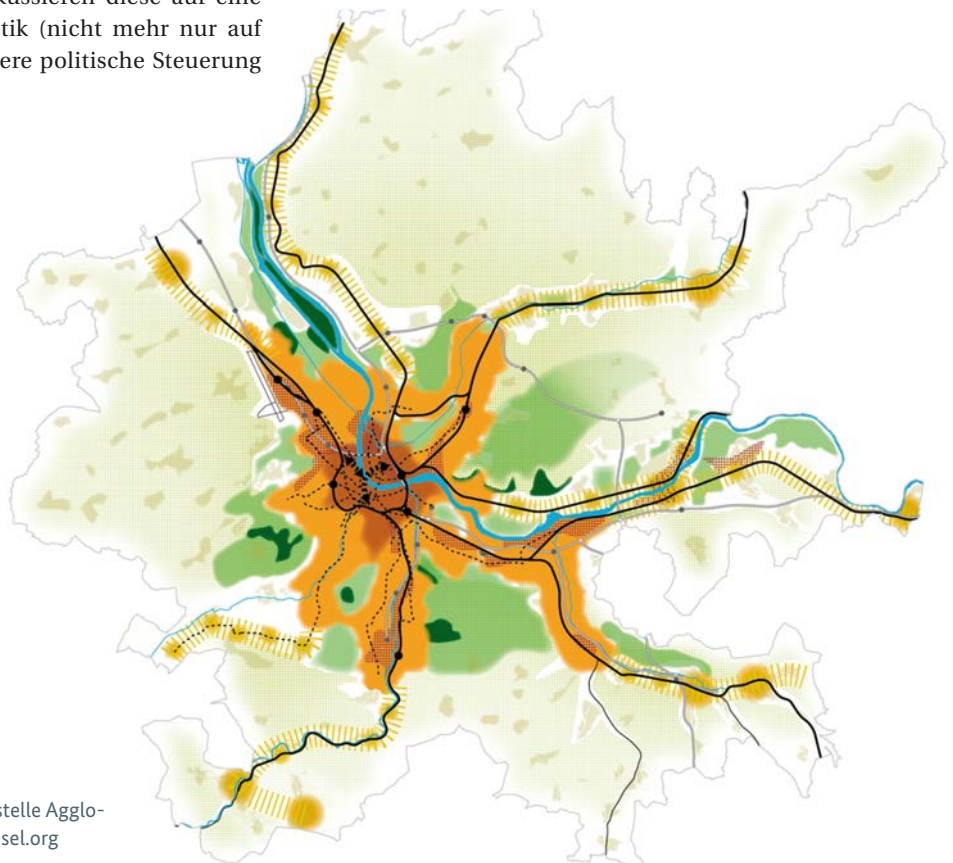
Zur Weiterentwicklung der Agglomerationspolitik wurden von Bund, Kantonen und Städten/Gemeinden spezifische Themenfelder erarbeitet. U.a. fokussieren diese auf eine ganzheitliche Agglomerationspolitik (nicht mehr nur auf Siedlung/Verkehr) bzw. eine stärkere politische Steuerung im funktionalen Raum.

Grenzüberschreitende Strategien

Der Schweizer Bund hat bislang noch keine eigenen Programme für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit aufgelegt. Allerdings beteiligt er sich z.B. über INTERREG und URBACT oder unterstützt Infrastrukturprojekte des Agglomerationsverkehrs in grenzüberschreitenden Agglomerationen (z.B. Tram 8 nach Weil, Tram 3 nach St. Louis), allerdings keine explizite grenzüberschreitende Metropolierungsstrategie; die „kleine Außenpolitik“ obliegt vielmehr den Kantonen.

Fazit

Ausgehend von dieser ersten Betrachtung sind die Metropolierungsstrategien in Deutschland und der Schweiz kompatibel. In der Schweiz gibt es allerdings keine spezifische Politik für Metropolitanräume; ebenso werden diese nicht über eine direkte Bundesförderung finanziell unterstützt. Hinsichtlich einer stärkeren Zusammenarbeit des IMeG mit den Schweizer Grenzregionen bieten sich die Räume Basel und Zürich an sowie ggf. die Hauptstadtregion Schweiz oder Grand Genève. Prioritäre Themen könnten Siedlungsentwicklung, Verkehr und Landschaft sein.



Zukunftsbild 2030 „Korridor+“ (Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel); www.agglobasel.org

2.4 Diskussionsrunde

In der sich an die Vorträge anschließenden Diskussionsrunde standen zwei Fragestellungen im Vordergrund:

1. Wie passen die Strategien der Nationalstaaten grenzüberschreitend zusammen? Wo gibt es Anknüpfungspunkte?

Die Inputs zu Metropolisierungsdebatten in Deutschland, Frankreich und der Schweiz haben gezeigt, dass es neben einigen Parallelen auch sehr viele Unterschiede gibt, die die Komplexität der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit begründen:

Differenzen	Übereinstimmung
<ul style="list-style-type: none"> Historische/raumstrukturelle Ausgangsbedingungen Rechtliche/administrative Rahmenbedingungen (Stichwort als Föderalismus) Konzeptionelles Verständnis von Metropolregionen Planerisch-strategische und förderrechtliche Rahmenbedingungen Kleine und große Außenpolitik Fehlende Harmonisierung in Grenzräumen (auch Instrumente) Multi-level mismatch Binnenorientierung 	<ul style="list-style-type: none"> Übergeordnetes System der Metropolregionen als politischer Handlungsrahmen Metropolisierungsstrategie als Lösungsansatz Funktionale Ansätze (territorial) Gemeinsame Themen und Herausforderungen für metropolitane Ausrichtung Grenzüberschreitende Ansätze (Potenziale nutzen) Territoriale Dimension/Integration (Grenze in Wert setzen) Europäische Ebene und Instrumente nutzen (Europäisierung)

Fazit:

- In jeder Hinsicht „unübersichtliche“ und ambivalente Situation(en)
- Hohe Komplexität an Aufgaben, Potenzialen etc. trifft auf unterkomplexe Lösungsansätze (Institutionalisierung, Instrumente)

2. Welche Erkenntnisse lassen sich aus den Inputs der Referenten für die metropolitanen Grenzregionen ableiten?

Grenzüberschreitende Governancesysteme

Zentrales Thema der Diskussionsrunde waren die tradierten Governancestrukturen der MGR: Selbst in der TMO, die 2010 mit dem Vier-Säulen-Modell als neuem Ansatz für

eine metropolitane Governancestruktur startete, kommen die Akteure heute zu dem ernüchternden Ergebnis, dass die damit verbundenen Hoffnungen bislang nicht erfüllt werden konnten. Nach wie vor besteht der Bedarf nach handlungsfähigen Strukturen mit grenzüberschreitender Kompetenz. Ähnlich stellt sich die Lage in der Großregion dar, in der vor allem die schwankende Motivation bei der Aufgabenwahrnehmung im Rahmen der wechselnden Gipfelpräsidentschaft Probleme hervorrief: Mit dem Übergang von Luxemburg an Lothringen zeigte sich, dass die nationalen Perspektiven oft nicht mit den Vorstellungen der französischen Teilregionen vereinbar sind und dies wiederum zu Spannungen in der gesamten grenzüberschreitenden Zusammenarbeit führte.

Zur effizienteren Aufgabenwahrnehmung brauchen MGR eine gut funktionierende und metropolitane ausgerichtete multi level-Governance. Die Optionen einer aufgesetzten Strategie bzw. der dauerhaften Verpflichtung zur grenzüberschreitenden Kooperation und der Zusammenarbeit in freiwillig geformten Strukturen, gilt es in der Region zu diskutieren und entsprechend der regionalen Erfordernisse auszuloten.

Grenzüberschreitende Netzwerke auf nationaler Ebene als fester Bestandteil der multi level-Governance

Die Teilnehmenden sahen in der Etablierung eines grenzüberschreitenden Netzwerks auf nationaler Ebene einen großen Vorteil. Die MOT beispielsweise unterstützt die französischen Grenzregionen und steht als Ansprechpartner für grenzspezifische Fragen beratend zur Seite. Sowohl in Deutschland als auch in der Schweiz fehlt eine solche Institution auf übergeordneter Ebene.

Gemeinsame Themen finden/Komplementarität

Der Erfolg der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit hängt entscheidend davon ab, ob gemeinsame Themen gefunden werden. Wenn alle Akteure ihre zentralen Belange einbringen können und ein Mehrwert durch die Bearbeitung eines Sachverhalts zu erwarten ist, bestehen gute Chancen auf eine erfolgreiche Kooperation.

Bei der Bearbeitung neuer Projekte muss darauf geachtet werden, dass eine auf den komplementären Stärken der Teilregionen beruhende Entwicklung forciert wird, um Synergieeffekte optimal ausnutzen zu können und Nutzungskonkurrenzen dies- und jenseits zu begrenzen.

3. ERGEBNISSE DER KLEINGRUPPENARBEIT: WAS ZEICHNET DIE IMEG-REGIONEN UND IHRE NACHBARSTAATLICHEN PARTNER-REGIONEN ALS METROPOLITANE GRENZ-REGIONEN AUS?

Auf dem IMeG-Workshop im November 2013 verständigten sich die IMeG-Partner darauf, die metropolitanen Qualitäten und Stellschrauben zu deren Verbesserung für jede IMeG-Region herauszuarbeiten. Die Ergebnisse wurden in Steckbriefen zusammengestellt und dienten auf dem Workshop als Diskussionsgrundlage für die Kleingruppenarbeit (Steckbriefe in Anlage ab S. 22).

Im Fokus standen dabei folgende Fragestellungen:

- Werden die Einschätzungen zu den **metropolitanen Qualitäten** der vier IMeG-Regionen geteilt? Was sind die konkreten Stellschrauben zur Verbesserung der metropolitanen Qualitäten?
- Wie lässt sich die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in den IMeG-Regionen im Sinne einer **metropolitanen Governance** weiterentwickeln? Welche Zusammenarbeit bei metropolitanen Themen ist jenseits der territorialen Zusammenarbeit notwendig?
- Welche Rolle kann die **Raumplanung** zur Stärkung der metropolitanen Qualitäten wahrnehmen? Wie können die Handlungsfelder und Instrumente der Raumplanung darauf ausgerichtet werden?
- Welche Chancen bieten die Initiierung und die Durchführung eines **INTERREG VB**-Projektes? Welches zentrale Thema könnte dafür gewählt werden? Wer könnten die Partner sein?

Die Ergebnisse der Kleingruppen wurden nachfolgend zusammengeführt, thematisch geclustert und die wesentlichen Aspekte kurz erläutert.

1. Stellschrauben zur Verbesserung der metropolitanen Qualitäten in den IMeG-Regionen

Grundsätzlich haben die Diskussionen gezeigt, dass die Metropolfunktionen helfen, die wichtigsten metropolitanen Qualitäten und Ansatzpunkte in den MGR herauszuarbeiten und die Region zu positionieren. Die Vergegenwärtigung der Stärken und Schwächen ermöglichte den Teilnehmenden, sich mit den Stellschrauben zur Verbesserung metropolitaner Funktionen auseinanderzusetzen.

Stellschraube Verkehr

Wie schon auf dem Metropolisierungs-Workshop im November 2013 bestätigten auch die Akteure der nachbarstaatlichen Partnerregionen, dass gut funktionierende Verkehrssysteme eine wesentliche Stellschraube zur Verbesserung metropolitaner Qualitäten sind: Sie sichern die innere Verbindung in den MGR und fördern dadurch z.B. den Arbeitskräfteaustausch, stellen aber auch die Anbindung an andere Binnenregionen im jeweiligen Nationalstaat sicher. Nachholbedarf sahen die Teilnehmenden vor allem im Ausbau der grenzüberschreitenden Verkehrsstrukturen und -verbünde.

Stellschraube Zusammenhalt/Austausch/gemeinsame Positionierung

Zusammenhalt, Austausch und eine gemeinsame Positionierung sind weitere zentrale Aspekte bei der Verbesserung der metropolitanen Qualitäten. Die Schaffung von Identität, Verbundenheit und Bewusstsein für die Region ist Aufgabe aller MGR, insbesondere aber derer, die sich durch ihre Raumgröße auszeichnen und für ihre Bewohnerinnen und Bewohner ein unüberschaubares räumliches „Konstrukt“ aus verschiedenen Teilregionen mehrerer Natio-

nalstaaten darstellen. Hier müssen verbindende Elemente gefunden und gemeinsame Themen herausgearbeitet werden. Auch eine finanzielle Förderung kann ein guter Anreiz sein, die bestehenden Kooperationen auszubauen und die verschiedenen Akteure bzw. die MGR auf diese Weise zusammenzuhalten. Wie die binnendeutsche Metropolregion Rhein-Neckar in den letzten Jahren eindrucksvoll bewiesen hat, kann u.a. auch mit einem wohl durchdachten Regionalmarketing der innere Zusammenhalt die Region gestärkt werden.

Weitere Stellschrauben

Hinsichtlich der Entwicklung des grenzüberschreitenden Siedlungsraums, der Initiierung neuer grenzüberschreitender Forschungs- und Entwicklungsvorhaben sowie Projekte im Bereich sensibler Infrastrukturen sahen die Teilnehmenden Ansatzpunkte zur Verbesserung der metropolitanen Qualitäten.

2. Metropolitane Governance

Weiterentwicklung aktueller Strukturen

Die Erkenntnis, dass die grenzüberschreitenden Governancestrukturen überkomplex sind und das vielfach unübersichtliche institutionelle Gefüge einer klaren und effizienten Aufgabenverteilung/-wahrnehmung im Wege steht, mündet in der Forderung, die aktuellen Strukturen weiterzuentwickeln und zu vereinfachen. Dazu gehört auch, den Handlungsbedarf auf den verschiedenen Ebenen zu identifizieren und in einem zweiten Schritt mit Themen und Projekten zu untersetzen. Hier stellt sich auch die Frage nach den auf den verschiedenen horizontalen Ebenen zu beteiligenden Akteuren. Ob die neuen Strukturen von nationalstaatlicher Ebene top down aufgesetzt, bottom up entwickelt werden oder aus einem Mix beider Ansätze entstehen sollen, muss in der jeweiligen MGR intensiv diskutiert werden.

Innovative „Instrumente“

Um sich als MGR aufzustellen, können neben den bekannten Ansätzen der Raumordnung auch neue, innovative Ansätze getestet werden. Die Teilnehmenden regten in diesem Sinne an, eine Art Labor- bzw. Experimentierklausel einzuführen, die neue Spielräume zur Umsetzung

von Ideen eröffnet. Diese können durchaus auf die Schaffung von verbindlicheren Strukturen abzielen, z.B. einer Geschäftsstelle der MGR, sie sollten aber auch die Zusammenarbeit in „variablen Geometrien“ zulassen, um grenzüberschreitende Kooperationsräume zukünftig so flexibel wie nötig ausgestalten zu können.

Umgang mit nationalen Rahmenbedingungen

In der grenzüberschreitenden Kooperation müssen Wege gefunden werden, mit den oft einschränkenden nationalen Rahmenbedingungen umzugehen. Die Systemunterschiede – sei es in Bezug auf Planung, Gesetzgebung etc. – führen vor allem zu bürokratischen Hemmnissen und erschweren Abstimmung und Konsens zwischen den Akteuren. Sie erschweren aber auch das alltägliche Leben der grenzregionalen Bevölkerung. Hinsichtlich der Weiterentwicklung der metropolitanen Governance gilt es, den Umgang mit nationalen Rahmenbedingungen neu zu definieren.

3. Rolle der Raumordnung

Dass die Raumordnung insbesondere eine Funktion als Impulsgeber innehat, zeigten die Antworten auf die Frage nach der „Rolle der Raumordnung“. Zur Stärkung der metropolitanen Qualitäten sahen die Teilnehmenden es als Aufgabe der Raumplanung an, konkrete Themen- und Handlungsfelder zu ermitteln und so auf die Entwicklung des Raumes Einfluss zu nehmen. Gleichfalls wird sie in die Pflicht genommen, einen Beitrag zum Abbau von typischen Barrieren in Grenzregionen wie z.B. Doppelstrukturen zu leisten und grenzüberschreitende Bilder und Karten der Grenzregion zu generieren.

In strategischer Hinsicht muss der nächste große Schritt in Richtung grenzüberschreitende Planungsinstrumente gemacht werden. Dies ist notwendig, um die Problematik der Vielzahl nicht grenzüberschreitend aufeinander abgestimmter Pläne und Entwicklungsprogramme zu lösen. Gleiches gilt für nationale Dokumente, denen oftmals die grenzüberschreitende Perspektive fehlt und die eine grenzüberschreitende Planung behindern können. Auch wenn die Raumplanung hier keine direkten Handlungskompetenzen hat, kann sie zumindest Schwachstellen identifizieren und auf eine bessere Koordination hinwirken.

4. INTERREG

Einig waren sich die Teilnehmenden, dass die Initiierung eines gemeinsamen INTERREG V-Projektes auch trotz der bekannten Hürden, wie dem Finden konkreter Themen und Partner bzw. dem Aufbringen des Kofinanzierungsanteils, ein Gewinn für die MGR sein kann.

Verkehr und Verflechtungen

Hinsichtlich INTERREG VB sahen die Teilnehmenden großen Bedarf an grenzüberschreitenden Projekten im Bereich Verkehr und Verflechtungen. Damit wurden die Ergebnisse des November-Workshops, auf dem diese beiden Aspekte ebenfalls als Ansatzpunkt für ein INTERREG-Projekt herausgestellt wurden, erneut bestätigt. Folgende mögliche Themenschwerpunkte wurden benannt:

- Verflechtungsbeziehungen: Identifikation von Wertschöpfungsketten, Clusterbeziehungen, Einkaufsbeziehungen, Forschungsverflechtungen etc.; Verflechtungen als Ansatz für ein Binnenmarketing nutzen

- Einfluss optimierter Verkehrsflüsse auf die Entstehung neuer grenzüberschreitender Kooperationen
- Identifikation der Merkmale eines funktionalen grenzüberschreitenden Raums (Pendler, Wirtschaft etc.; Betrachtung ggf. auch aus europäischer Perspektive)

Themen mit strategischer Ausrichtung

Darüber hinaus wurden die Erstellung eines grenzüberschreitenden Raumordnungsplans, eines Handbuchs mit best practice-Ansätzen für die grenzüberschreitende Raumordnung oder die grenzüberschreitende Datenerhebung als Themen mit Bezug zu grundsätzlichen Planungspraktiken und konzeptionellen Ansätzen vorgeschlagen.

Kontakt zu anderen MGR/Kooperation

Der Ausbau von Kontakten zu anderen europäischen MGR und der Erfahrungsaustausch mit diesen Regionen könnte im Fokus eines INTERREG VC-Projektes stehen. Generell wird der Schritt auf die europäische Ebene als sinnvoll erachtet. Die Teilnehmenden rieten jedoch, den Blick nicht nur in Richtung Europa zu werfen, sondern auch die Arbeit mit den eigenen Partnern im IMeG zu verstetigen.



4. FAZIT ZUR VERANSTALTUNG

Das Fazit zur Veranstaltung fällt sehr positiv aus. Als Sprecher der IMeG-Partnerschaft dankte Gerd-Rainer Damm den Referenten für die interessanten Beiträge zu Metropolierungsstrategien und den Teilnehmenden für die offene Diskussion. Dieser Workshop hat die Arbeit des IMeG weiter qualifiziert; einmal mehr ist sichtbar geworden, dass der grenzüberschreitende Austausch der MGR auf europä-

ischer Ebene verstetigt werden sollte und alle nationalen Teilräume intensiver einbezogen werden müssen. Eine stärkere Zusammenarbeit der vier IMeG-Regionen kann für alle Beteiligten neue Chancen eröffnen und soll deshalb – auch im Rahmen von INTERREG VB-Projekten – weiter ausgebaut werden.

Teilnehmende

Nachname	Vorname	Institution
Calais	Gérard	Lothringen
Chlench	Dr. Andrea	Ministerium für Inneres und Sport des Saarlandes, Saarbrücken
Clev	Kristine	EURODISTRICT REGIO PAMINA, Lauterbourg
Da Silva Barra	Lucie	Mission Opérationnelle Transfrontalière, Paris
Damm	Gerd-Rainer	Ministerium für Inneres und Sport des Saarlandes, Saarbrücken
Freitag	Michael	Regionalverband Hochrhein-Bodensee, Waldshut-Tiengen
Gout	Patricia	Agence d'Urbanisme d'Agglomérations de Moselle, Metz
Grass	Christofer	REGIO BASILIENSIS, Basel
Hager	Prof. Dr. Gerd	Regionalverband Mittlerer Oberrhein, Karlsruhe
Hansen	Artur	Zweckverband Region Aachen/Euregio Maas-Rhein
Harster	Patrice	EURODISTRICT REGIO PAMINA, Lauterbourg
Hartz	Andrea	agl, Saarbrücken/IMeG-Geschäftsstelle
Karlin	Dr. Dieter	Regionalverband Südlicher Oberrhein, Freiburg
Kirchhoff	Martine	Préfecture de la Région Lorraine, Metz
Linscheid	Christoph	Ministerium für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und Landesplanung Rheinland-Pfalz, Mainz
Peyrony	Jean	Mission Opérationnelle Transfrontalière, Paris
Ramakers	Joëlle	Ministerium der Deutschsprachigen Gemeinschaft Belgiens, Eupen
Schnell	Klaus-Dieter	Geschäftsstelle der Internationalen Bodensee Konferenz, Konstanz
Schniedermeier	Lydia	agl, Saarbrücken/IMeG-Geschäftsstelle
Tobler	Georg	Büro für Stadt- und Agglomerationspolitik, Bern
Torns	Fabian	Regionalverband Südlicher Oberrhein, Freiburg
von Beren	Andrea	Regierungspräsidium Freiburg, Freiburg
Winkelhausen	Harald	Regionalverband Bodensee-Oberschwaben, Ravensburg

Anlage:

**Steckbriefe zu den metropolitanen Qualitäten
der vier IMeG-Regionen**

Euregio Maas-Rhein

Warum ist die Euregio-Maas eine MGR?

Die Euregio Maas-Rhein als polyzentrische Metropolregion erstreckt sich über drei Länder und besteht aus den folgenden Teilregionen: den Provinzen Limburg (B) und Lüttich (B) sowie der Deutschsprachigen Gemeinschaft Belgiens, der Region Aachen (D) und dem südlichen Teil der Provinz Limburg (NL). Engere Verflechtungen bestehen zu den anderen Teilen Limburgs (NL), den Arrondissements Leuven (B), Südost-Nord-Brabant [Eindhoven] (NL) und Huy-Waremme (B).

In der Region befinden sich fünf wichtige Städte (Aachen, Lüttich, Maastricht, Heerlen und Hasselt). Ferner sind eine Reihe von Städten von eher regionaler Bedeutung zu nennen, z.B. Genk, Verviers, Eupen, Eschweiler, Stolberg, Würselen, Euskirchen, Heinsberg, Jülich, Düren, Bitburg, Roermond und Sittard/Geleen. Maastricht, Hasselt, Heerlen, Aachen und Lüttich (MAHHL-Verbund) bilden die Agglomerationen innerhalb der Euregio Maas-Rhein.

Die EMR zählt über 4 Millionen Einwohner in einem etwa 13.700 km² großen Gebiet (306 EW/km²). Davon leben ungefähr 1,4 Millionen in Deutschland, 0,8 Millionen in den Niederlanden und 1,9 Millionen in Belgien.

Metropolfunktionen (Status Quo)

Die Metropolfunktionen der EMR (11,5 Metropolfunktionsindex, Rang 37 von 125 Metropolräumen in Europa) sind in den Bereichen Verkehr (11,5), Wissenschaft (16,5), Kultur (12,5) ausgeprägter als im Bereich der Wirtschaft (8,0). Im Bereich Politik (1,0) sind sie so gut wie nicht vorhanden [nimmt man als Bezugsgrößen London (Metropolfunktionsindex 100 bei Kultur), Paris (100 bei Wirtschaft und Wissenschaft, Randstad (100 bei Verkehr) und Brüssel (100 bei Politik).] (s. BBSR, 2010)

Politik

- sehr geringe Ausprägung der Metropolfunktionen

Wirtschaft

- wirtschaftliche Dynamik vor allem durch KMU (ca. 86% der Unternehmen beschäftigen weniger als 10 Personen; nur 1,4% mehr als 100 Arbeitnehmer)
- kontinuierliches Netto-Wachstum (= Gründungen minus Schließungen) bei den Betriebsgründungen; jährl. Nettozuwachs: 6000 Betriebe
- Life Sciences (Medizin- und Biotechnik) und Informations- und Kommunikationstechnologien zählen zu den Schwerpunktsektoren (Pionierunternehmen in der Informations- und Kommunikationstechnologie wie Philips und Kinopolis)
- Stärken in der klassischen Industrie (Chemie, Metalle, Automobile, Holz, Bau usw.): Automobilindustrie mit über 60.000 Arbeitsplätzen
- mehrere logistische Drehkreuze/-achsen (Liège, Sittard/Geleen)
- Dienstleistungssektor als größter Arbeitgeber in der EMR
- Tourismus stellt für die Region einen wichtigen Sektor dar, vor allem für die ländlichen Räume und die Provinz Limburg (NL)

Wissenschaft und Innovation

- 7 Universitäten bzw. vergleichbare Hochschulen und 21 Fachhochschulen
- wichtige Impulse für Wirtschaft, Wissenschaft und Technologie durch führende Wissenseinrichtungen wie die Exzellenzuniversität RWTH Aachen und Forschungszentren (z.B. Jülich)
- neuere Formen der gemeinsamen Entwicklung von Wissenschaft und Ökonomie sind an den

Campus-Entwicklungen der verschiedenen Hochschulstandorte abzulesen (z.B. RWTH Campus, Campus in Limburg NL zu Agro/Food/Health, Materials in Maastricht; Social Challenges, Business, Law & Culture in Heerlen)

- Standorte zahlreicher Forschungszentren multinationaler Unternehmen
- auf deutscher Seite liegen allein in Aachen sechs der vom Bund ausgewählten 106 Kompetenznetze
- sehr hohe Anzahl an Wissenschaftlern in der Region
- Innovationsindexe der EMR im europäischen Vergleich überdurchschnittlich hoch (Bevölkerung mit Hochschulabschluss, „Lebenslanges Lernen“, „Bildungsniveau der Jugend“, Öffentliche F&E-Ausgaben, F&E Ausgaben der Wirtschaft etc.)

Verkehr

- wirtschaftliche Ballungsgebiete sind über das Straßen- und Schienennetz sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr verkehrstechnisch relativ gut erreichbar; dies gilt jedoch nicht für alle Städte und auch nicht für die Randgebiete
- 2 regionale Flughäfen in der Nähe von Maastricht (Passagier- und Frachtverkehr) und Lüttich (vorrangig Langstreckenfrachtverkehr) sowie die nahe gelegenen internationalen Flughäfen in Brüssel, Köln/Bonn und Düsseldorf stellen die europäischen und interkontinentalen Verbindungen sicher
- Lütticher Hafen (nach Umschlagszahlen der drittgrößte europäische Binnenhafen)
- die EMR ist mit zwei Haltebahnhöfen in Aachen und Lüttich Teil des europäischen Hochgeschwindigkeitsschienennetzes (HST-Netzwerk)
- gutes Autobahnnetz, das derzeit z.T. ausgebaut wird

Kultur

- multikulturelle und sprachliche Vielfalt, gepaart mit einem reichen kulturellen Erbe, als Förderer kreativer Tätigkeiten
- große Anzahl und Vielfalt an Museen, Theatern, Opernhäusern, Spielstätten und Events (z.B. TEFAF in Maastricht, Pink-Pop in Langraaf, Chio in Aachen etc.)
- Projekte zur grenzüberschreitenden Verknüpfung/ Entwicklung gemeinsamer kultureller Institutionen/Programme haben eine lange Tradition

Stellschrauben

Politik

- bislang sehr geringe Ausprägung der Metropolfunktionen

Wirtschaft

- Arbeitslosenrate (2010: 9,3%) ist höher bzw. das BIP niedriger als die jeweiligen Landesdurchschnitte

Verkehr

- Verbindung der Randgebiete mit den Städten; Verbesserung der internen Städteverbindungen; Verknüpfung der Hauptbahnhöfe Aachen und Liège an die übrigen Städte und Metropolregionen
- großer Verbesserungsbedarf im grenzüberschreitenden Regionalverkehr (Schienen- und Busverbindungen) (→Verbesserung des Schienenverkehrsangebots zwischen Hasselt, Lüttich, Maastricht, Heerlen, Roermond und Aachen); von den NL aus werden keine grenzüberschreitenden IC-Verbindungen in der EMR betrieben
- zur Bewältigung des Passagier- und Güteraufkommens ist ein drittes Gleis von Aachen nach Köln dringend erforderlich

Großregion

Warum ist die Großregion eine MGR?

Die Großregion ist eine MGR, weil sie eine klare funktionale, demographische und morphologische Polyzentralität mit metropolitanen Eigenschaften aufweist. Luxemburg ist innerhalb des polyzentralen Gefüges metropolitaner Motor und Kristallisationspunkt in enger funktionaler Verflechtung mit Saarbrücken, Metz und Trier. Darüber hinaus existieren metropolitane Verflechtungen mit dem Sillon Lorrain Richtung Nancy, mit Arlon und weiteren belgischen Städten sowie mit weiteren Teilen von Rheinland-Pfalz Richtung Bitburg und Kaiserslautern.

In der Großregion sind die metropolitanen Qualitäten nicht gleichmäßig verteilt, aber sie sind „komplementäre Elemente eines komplexen Umfeldes“, in dessen Gesamtschau die Potenziale einer ökonomischen und politischen Handlungsfähigkeit im Sinne einer Metropolregion gegeben sind.

Die ESPON-Studie Metroborder hat die funktionalen Verflechtungen innerhalb der Großregion untersucht. Das Ergebnis dieser Untersuchung weist darauf hin, dass die grenzüberschreitende Beschäftigung durch eine wissensintensive Wirtschaft, die durch ein internationales Finanzzentrum (Luxemburg) angetrieben wird, entscheidend beeinflusst wird (Untersuchung Automobilindustrie). Diese außerordentlich starken funktionalen Verflechtungen im Kernbereich sind besonderes Merkmal der Großregion, so dass sie durch ihre Polyzentralität und den damit verbundenen funktionalen Verflechtungen dem Vergleich mit den klassischen Metropolregionen hinsichtlich der Erfüllung der Metropolfunktionen standhält.

Metropolfunktionen (Status Quo)

Entscheidungs- und Kontrollfunktion

- insb. in Luxemburg (hohe Bedeutung im Finanzsektor, politische Funktion als Hauptstadt und als Sitz europäischer Institutionen)

Innovations- und Wettbewerbsfunktion

- Zusammenschluss der Universitäten in der Großregion zur „Universität der Großregion“
- Initiierung grenzüberschreitender Pilotprojekte in Forschung und Lehre
- mittlerweile vielfältiges Spektrum an Standorten und Aktivitäten im Bereich Forschung und Technologietransfer, das ergänzt wird durch eine Reihe sog. Clusterinitiativen, die sich in allen Teilregionen zur Bündelung der Kräfte in Schwerpunktbereichen und zukunftssträchtigen Kompetenzfeldern gebildet haben

Gateway-Funktion

- mehrere Flughäfen, die auch im internationalen Flugverkehr eine Rolle spielen
- Haltepunkte von Hochgeschwindigkeitszügen
- umfangreiche Anbindungen an das europäische Fernstraßennetz

Symbolfunktion

- u.a. hohe Anzahl von Weltkulturerben (43 Standorte in der Großregion von 1250 Standorten weltweit)
- die Ausstattung mit Kultureinrichtungen lässt sich im grenzüberschreitenden Kontext durch ihre Anzahl und Bedeutung mit dem Angebot anderer Metropolregionen vergleichen

Stellschrauben

Innovations- und Wettbewerbsfunktion

- Nachholbedarf beim Ausbau des Forschungssektors, bei der Förderung der Innovationsfähigkeit der Unternehmen (gerade auch der KMU) und der Entwicklung eines innovativen Umfeldes in allen Teilgebieten des Kooperationsraums (s. Bericht WASGR)

Gateway-Funktion

- es gibt keine Bahnverbindung zwischen Luxemburg und Saarbrücken; insbesondere die Bahnverbindungen in andere Regionen Deutschlands haben sich in den letzten Jahren deutlich verschlechtert

allgemein

- Stellschrauben zur Verbesserung der metropolitanen Qualitäten sind die detailliertere Herausarbeitung der metropolitanen Potenziale und deren strategische Weiterentwicklung, z.B. die wirtschaftliche Spezialisierung in verschiedenen Branchen (wissensintensive Dienstleistungen, industrielle Innovation und Produktion), Unterschiede in der Siedlungsentwicklung (Immobilienmärkte, Einzelhandel), Vielfalt an kulturellen Angeboten und landschaftliche Vielfalt, gemeinsame Strategien zum Umgang mit dem demografischen Wandel
- grenzüberschreitendes Raumentwicklungskonzept: Arbeiten zur Erstellung eines Raumentwicklungskonzepts unter besonderer Beachtung der metropolitanen Potenziale haben begonnen; hier wird auch der räumliche Umgriff des metropolitanen Kernbereichs der Großregion weiter untersucht und definiert, um eine zielgenaue Strategie zur Förderung der Metropolregion entwickeln zu können
- Restrukturierung der Governance-Strukturen im Hinblick auf die Einbindung der relevanten Akteure zur Umsetzung des GPMR-Prozesses ist dringend notwendig (Gipfelbeschluss 17.01.2014)

Trinationale Metropolregion Oberrhein

Warum ist die Trinationale Metropolregion eine MGR?

Die Trinationale Metropolregion Oberrhein stellt mit einem Bruttoinlandsprodukt von mehr als 200 Milliarden Euro und seinen rund 6 Millionen Einwohnern einen bedeutenden Wirtschaftsraum im europäischen Kerngebiet dar. Damit gehört die Oberrheinregion zu den großen Metropolräumen in der Europäischen Union.

Der Oberrhein wird durch ein dichtes Netz von Groß-, Mittel- und Kleinstädten geprägt. Allerdings zeigt der Raum nicht die für große Agglomerationen typischen Überlastungserscheinungen. In den Landschaften zwischen Schwarzwald, Vogesen, Pfälzer Wald und Jura findet sich ein vielfältiges Erholungsangebot. Darüber hinaus besitzt der Oberrhein mit seinen sieben Universitäten und zahlreichen Hochschulen eine vielfältige Forschungs- und Bildungslandschaft.

Seit mehr als fünf Jahrzehnten setzen sich die Teilräume dafür ein, den Oberrhein zu einer gemeinsamen Region zu entwickeln, Sprachbarrieren und nationalstaatliche Grenzen abzubauen. Aufbauend auf der gemeinsamen alemannischen Kultur und Tradition bestehen heute enge wirtschaftliche und verkehrliche Verflechtungen über die Grenzen. Auch organisatorisch hat sich die Trinationale Metropolregion Oberrhein mit ihren vier Säulen (Wirtschaft, Wissenschaft, Politik/Verwaltung und Zivilgesellschaft) als metropolitane Grenzregion aufgestellt.

Metropolfunktionen (Status Quo)

Entscheidungs- und Kontrollfunktion

- drei herausragende Einrichtungen von europäischer Bedeutung mit Sitz in Strasbourg: Europaparlament, Europarat, Europäischer Gerichtshof für Menschenrechte
- Behörden nationaler Bedeutung: Bundesverfassungsgericht, Bundesgerichtshof in Karlsruhe
- Sitz bekannter Weltkonzerne wie Novartis, Roche, Daimler und Hubert Burda Media
- viele mittelständische Weltmarktführer, oftmals mit Firmensitz in den vergleichsweise ländlichen Teilräumen der TMO

Innovations- und Wettbewerbsfunktion

- einzigartige Forschungs- und Bildungslandschaft: 7 Universitäten, zahlreiche Hochschulen, weitere 167 Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen und 167.000 Studierende; nach der „Rangliste von Shanghai“ (2013) liegen die Universitäten von Basel, Freiburg, Strasbourg und Karlsruhe weltweit unter den Top 300
- Zusammenschluss der 7 Universitäten zu dem trinationalen Zweckverband EUCOR (1989)
- mehrere starke grenzüberschreitende Wirtschaftskluster, wie z. B. das trinationale Netzwerk „BioValley“; zu diesem Cluster zählen mehr als 600 Unternehmen, u.a. Novartis, Sanofi-Aventis, Roche und Syngenta, sowie 40 Forschungseinrichtungen

Gateway-Funktion

- gute Anbindungen im (inter)nationalen Flugverkehr (Flughäfen Karlsruhe/Baden-Baden, Strasbourg, Basel/Mulhouse/Freiburg)
- mit dem „Rhine-Alpine Corridor“ und dem „Rhine-Danube Corridor“ ist der im Zentrum des europäischen Wirtschaftsraumes gelegene Oberrhein gut in das transeuropäische Verkehrsnetz integriert
- dies gilt auch für den Hochgeschwindigkeitsverkehr
- zugleich trägt die Region die Auswirkungen eines hochbelasteten Transitraums
- die Oberrheinregion ist eine der wichtigsten Transportkorridore Europas für Güterverkehr

Symbolfunktion

- hohen vereinenden Symbolwert haben die gemeinsamen bzw. vergleichbaren Naturräume (Rhein, Schwarzwald, Vogesen), ebenso die Landschaften internationaler Symbolkraft (z. B. Marke „Black Forest“)
- Strahlkraft entfalten zudem die großen Städte: die Öko-Hauptstadt Freiburg, der Finanz- und Messeplatz Basel, die Europastadt Straßburg mit dem Weltkulturerbe Straßburger Münster, Karlsruhe als „Hauptstadt des Rechts“ und Baden-Baden als Festspiel- und internationale Kurstadt
- Weitere vereinende Markenzeichen: der gemeinsame Dialekt und ein grenzüberschreitendes Brauchtum wie die alemannische Fasnet
- Grenzüberschreitendes Projekt „Upper Rhine Valley“ zur Bündelung touristischer Aktivitäten und Vermarktung in Europa und Übersee

Stellschrauben

Gateway-Funktion

Defizite gibt es in Teilräumen insbesondere bei Ost-West-Verbindungen (über den Rhein sowie durch die Mittelgebirge Vogesen, Schwarzwald, Jura) und beim grenzüberschreitenden ÖPNV

Bodenseeregion

Warum ist die Bodenseeregion eine MGR?

- Die Bodenseeregion ist eine MGR, weil sie eine hohe wirtschaftliche Dynamik aufweist und teilweise ausgeprägte Metropolfunktionen zeigt. Dies gilt insbesondere für den südwestlichen Teil des Bodenseeraums, der intensiv mit der Metropolregion Zürich verflochten ist und von der wirtschaftlichen Stärke dieses europäischen Zentrums profitiert. Aber auch andere Teile der Region, wie das Alpenrheintal und der Verdichtungsraum Friedrichshafen/Ravensburg, zeigen ein überdurchschnittlich großes wirtschaftliches Entwicklungspotenzial.
- Die Bodenseeregion ist in hohem Maße über die Grenzen hinweg verflochten. Es gibt kaum einen Bereich, der nicht durch grenzüberschreitende Verflechtungen beeinflusst wird. Intensive Beziehungen innerhalb der Region bestehen vor allem in den Bereichen Wissenschaft und Forschung, Wirtschaft (Clusterbildung), Handel, Kultur sowie beim Umweltschutz (insbesondere Gewässerschutz).
- Aufgrund der räumlichen Lage ergeben sich zudem intensive Wechselwirkungen mit den europäischen Metropolregionen München und Stuttgart, für die der Bodenseeraum teilweise auch Ausgleichs- und Versorgungsfunktionen übernimmt (z.B. Wasserversorgung, Nahrungsmittelproduktion, Erholungsraum).

Metropolfunktionen (Status Quo)

Entscheidungs- und Kontrollfunktion

- Hauptsitz bekannter nationaler und internationaler Unternehmen: z.B. Rolls-Royce-Power-Systems AG (vormals Tognum) und ZF (beide Friedrichshafen, D), Hilti AG (Schaan, FL), Wolford AG (Bregenz, A); zudem hohe Bedeutung des Metropolraums Zürich im Finanzsektor (43% der Headquarter der 150 größten Unternehmen der Schweiz).
- In Österreich und der Schweiz: Regierungssitze und Parlamente auf Länderebene (z.B. Bregenz, St.Gallen, Frauenfeld, Schaffhausen), in Liechtenstein sogar auf nationaler Ebene (Vaduz). Allerdings sind die Gebietseinheiten weder von der Flächengröße noch der Einwohnerzahl mit der deutschen Seite vergleichbar: z.B. Region Bodensee-Oberschwaben mit 3.600 km² und ca. 620.000 EW deutlich größer und einwohnerstärker als das Bundesland Vorarlberg mit 2.600 km² und ca. 370.000 EW; die deutschen Bundesländer übertreffen die entsprechenden südlichen Gebietseinheiten gar um ein Vielfaches.

Innovations- und Wettbewerbsfunktion

- Die Ausprägung dieser Metropolfunktion entspricht auch außerhalb des Einflussbereichs der europäischen Metropolregion Zürich ohne Einschränkung dem Niveau größerer Metropolregionen wie München oder Stuttgart. So erzielt der deutsche Teil der Bodenseeregion wiederholt Spitzenplätze bei bundesweiten Rankings: u.a. Spitzenplätze im aktuellen bundesweiten Ranking der Landkreise und kreisfreien Städte des Wirtschaftsjournals Focus-Money (2013), Zukunftsatlas von prognos (2013), der Innovationsindex des Landes Baden-Württemberg (2012), TTT-Index Deutschland (2010). Aber auch der Wirtschaftsraum Alpenrheintal nimmt im internationalen Vergleich immer wieder Spitzenplätze ein. Demgegenüber fallen manche ländlichen Räume der Bodenseeregion (Landkreis Sigmaringen in D, das Toggenburg in CH) deutlich hinter dieses Niveau zurück.
- Der Bodenseeraum besitzt zahlreiche international renommierte Universitäten- und Forschungszentren (allein im Metropolitanraum Zürich befinden sich über 20 Hochschulen). Hier wird bereits seit längerer Zeit intensiv über die Grenzen hinweg zusammengearbeitet.
- weitere Highlights: Patentedichte (bundesweiter Spitzenplatz der Region Bodensee-Oberschwaben im Ranking der deutschen Raumordnungsregionen von 2000), Internationaler Hochschulverbund Bodensee, "Elite"-Uni Konstanz, Angebot an international bedeutsamen Fachmessen (z.B. Messe Friedrichshafen).

Gateway-Funktion

- Die verkehrlichen Gateway-Funktionen sind außer den Verkehrsinfrastruktureinrichtungen Bodensee-Airport (Flughafen Friedrichshafen, u.a. mit Direktflügen nach Berlin, Hamburg, Frankfurt, Köln, London, Istanbul) sowie den Autobahnen A81 und A96 im östlichen Teil der Bodenseeregion nur schwach ausgebildet.
- Deutlich besser stellt sich die Situation im westlichen Teil der Region dar: Es gibt die internationalen Airports Zürich und Basel-Mulhouse-Freiburg, eine Anbindung an die europäischen Nord-Süd-Magistralen Rotterdam-Mannheim-Basel-Mailand-Rom sowie Berlin-Stuttgart-Singen-Zürich-Mailand-Rom und den Binnenhafen Basel
- in weiten Bereichen existiert eine sehr gute Anbindung an die globalen Kommunikationsnetze (u.a. Modellprojekt der deutschen Telekom "T-City" in Friedrichshafen)
- Defizite bestehen vor allem in leistungsstarken Ost-West-Verbindungen sowie beim Ausbau der Bahnstrecken (fehlende Elektrifizierung, tw. nur eingleisig)

Symbolfunktion

- Hohen Symbolwert hat die Kultur- und Erholungslandschaft Bodensee (Landschaft, Kultur, Geschichte) mit ihren international bekannten Highlights: Blumeninsel Mainau, Kloster St. Gallen, die Stätten des Weltkulturerbes auf der Insel Reichenau sowie die Pfahlbauten bei Uhdingen, die Konzilstadt Konstanz und die historischen Altstädte Meersburg und Ravensburg. Kulturelles Highlight auf metropolitanem Niveau stellen die Bregenzer Festspiele dar.
- Mit der Regionenmarke „Vierländerregion Bodensee“ positioniert die Initiative „Internationaler Wirtschaftsraum Bodensee (IWB)“ seit 2010 die Bodenseeregion im Rahmen einer gemeinsamen länderübergreifenden Marketing- und Kommunikationsoffensive.

Stellschrauben

Entscheidungs- und Kontrollfunktionen

- Wegen der administrativen Struktur des Raumes besteht auf der Government-Ebene ein nur geringes Ausbaupotenzial. Allerdings ist eine organisatorische Verbesserung der grenzüberschreitenden Kooperationsstrukturen anzustreben.
- Auf der Ebene der Wirtschaft ist aufgrund der Innovationskraft der Bodenseeregion in allen Bereichen des Raumes eine Entwicklung der Entscheidungs- und Kontrollfunktionen möglich.

Innovations- und Wettbewerbsfunktion

- Die räumliche Nähe zu den wirtschaftsstarken Zentren begründet ein Potenzial für Wissens- und Innovationstransfer in Richtung der ländlichen Teilräume.

Gateway-Funktion

- Die Verkehrsanbindung ist defizitär und muss dringend verbessert werden. Ihre Ausprägung steht insbesondere im nördlichen Teil der Bodenseeregion in einem krassen Widerspruch zum Innovations- und Wettbewerbspotenzial der Bodenseeregion.
- Zur Erhaltung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit ist eine gezielte Verbesserung der (schienen-)verkehrlichen an die transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetze dringend notwendig. Diese ist zu ergänzen durch eine Ertüchtigung des Straßennetzes in Ost-West-Richtung auf deutscher Seite.

Symbolfunktion

- Der Bodensee ist zwar ein Identitätsanker mit Symbolfunktion, seine Bekanntheit als leistungsstarker Wirtschaftsraum tritt jedoch hinter seiner touristischen Bekanntheit stark zurück. Die Außerdarstellung als Technologieregion ist fortzuentwickeln (s. Regionenmarke „Vierländerregion Bodensee“).

www.metropolitane-grenzregionen.eu

