

STÄDTENETZE ALS RAUMORDNUNGSPOLITISCHER HANDLUNGSANSATZ -
GEFAHRDUNG ODER STUTZE DES ZENTRALE-ORTE-SYSTEMS?

Mit 2 Abbildungen

AXEL PRIEB

Summary: Urban networks as an approach to active spatial planning - threat or support to the central place system?

The article deals with the relationship between urban networks as a new instrument of spatial planning. The latter is seen as the basic structure in space, which guarantees - especially in rural areas - a minimum of public services and thus equivalent living conditions. Urban networks, as being in the general rule the spontaneous cooperation of neighbouring municipalities, are to be regarded as positive. However, successful networks can interfere in the basic structure of the central place system. This is a challenge for regional planning to take up the position of a mediator to prevent the emergence of disadvantaged remnant areas. A normative definition of urban networks by regional planning is to be seen critically, because urban networks can hardly be successful without "bottom-up" initiatives.

1 Einleitung

Seit einigen Jahren hat der Begriff der „Vernetzung“ nach den Natur- und Gesellschaftswissenschaften auch die raumordnungspolitische Diskussion neu befruchtet. Der in der angelsächsischen Literatur gebräuchliche Terminus „urban networks“ ist insbesondere seit Anfang der 90er Jahre über die Regionalpolitik der Europäischen Gemeinschaft in die offizielle Raumordnungspolitik der Mitgliedsländer diffundiert und eröffnete ein neues Tätigkeitsfeld für innovative Planer und Kommunalpolitiker. In Frankreich, wo die Städtenetze einen wichtigen Bestandteil der aktuellen raumordnungspolitischen Zukunftsdiskussion ausmachen (vgl. DUPORT 1993), hatten sich bis 1993 bereits 16 Städtenetze formiert (CAMAGNI a. SALONE 1993, 1060), darunter das Städtedreieck Le Havre - Rouen - Caen, das inzwischen eine Marketingoffensive als „Normandie Metropole“ gestartet hat. In Dänemark gehört die Erprobung eines die Stadt Kolding und sieben andere Kommunen am Kleinen Belt umfassenden Städtenetzes („Dreieckregion“) zu den Modellprojekten, welche von der Regierung zur Umsetzung ihres raumordnungspolitischen Leitbildes gefördert wird. In Schweden hat sich in der alten Montanregion Bergslagen ein Netz von sieben Kommunen unter der Bezeichnung „WUX“ gebildet (WESTHOLM 1993). Eine gewisse Vorreiterrolle in der europäischen

Städtenetz-Diskussion attestiert BAUMHEIER (1994, 389) den Niederlanden, deren „Vierte Note“ zur Raumordnung aus dem Jahr 1991 die herausragende Bedeutung des Stadteringes in den zentralen Niederlanden betont. An der deutsch-niederländischen Grenze wurde grenzüberschreitend der Stadtering Zwolle-Emsland ins Leben gerufen. Weitere internationale Städtenetz-Beispiele ließen sich nennen. In Deutschland gehören zu den relativ frühem Beispielen städtischer Vernetzung die MAI-Initiative der Städte München, Augsburg und Ingolstadt, die Technologieregion K.E.R.N. (Kiel, Eckernförde, Rendsburg, Neumünster) sowie das Bergische Städtedreieck Remscheid-Solingen-Wuppertal. Einen besonderen Impuls erhielt die Städtenetz-Diskussion in Deutschland durch den von Bund und Ländern gemeinsam erarbeiteten, 1993 vorgelegten raumordnungspolitischen Orientierungsrahmen (STIENS 1995).

Wesentlichen Anteil an der europaweiten Diffusion des Städtenetz-Ansatzes hatte das 1991 vorgelegte Dokument „Europa 2000“ der EG-Generaldirektion Regionalpolitik, die Kooperationen und strategischen Allianzen zwischen Städten besondere Bedeutung beimisst. Dieses Dokument ist allerdings auch mitverantwortlich für einen sehr breiten und wenig präzisen Begriffsgebrauch der städtischen Vernetzung, wie folgendes Zitat belegt: „Netze können auf verschiedenen Ebenen arbeiten: europaweit, national, regional und grenzüberschreitend. Sie können sowohl benachbarte als auch voneinander entfernt liegende Städte sowie Städte im Zentrum mit Städten in Randlage verbinden. Ebenso können sie Städte mit gemeinsamen wirtschaftlichen, sozialen, umweltpolitischen oder geographischen Merkmalen verknüpfen. Sie können auf der gemeinsamen Nutzung von Ressourcen - z. B. Informationstechnologie, Infrastruktur, finanzielle Mittel - basieren, oder sie können darauf hinzielen, Mittel zusammenzufassen, um Größenvorteile im Bereich der Forschung oder eventuell bei gemeinsamen Anschaffungen zu nutzen. Ferner können Netze für spezifische Wirtschaftszweige wie dem der Keramikbranche, in dem verschiedene Städte sich an einem ersten Erfahrungsaustausch beteiligen, oder dem der Automobilindustrie geschaffen werden“ (KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN 1991, 149). Es ist erforder-

lich, eine Differenzierung der hier vorgestellten Netzvorstellungen bezüglich ihrer raumordnungspolitischen Relevanz vorzunehmen.

2 *Städtenetze als Instrument der Landes- und Regionalplanung*

2.1 *Eingrenzung nach landes- und regionalplanerischer Relevanz*

Bei der folgenden begrifflichen Eingrenzung mit Hinblick auf die landes- und regionalplanerische Relevanz bietet sich als erster Schritt eine grundsätzliche Unterscheidung zwischen einem statischen und einem eher dynamischen Begriffsverständnis (BAUMHEIER 1994, 384) an; diese Unterscheidung korrespondiert inhaltlich im wesentlichen mit der Unterscheidung funktionaler und strategischer Netze bei KUNZMANN (1995), die auch im weiteren Verlauf dieses Aufsatzes Verwendung finden soll. Unter einem funktionalen Netz versteht KUNZMANN (1995) ein „System der Städte in einem Raum, die in vielfältiger Weise funktional untereinander verknüpft sind“. In einem derartigen Begriffsverständnis geht es mithin vor allem um die Beschreibung einer gegebenen Raumstruktur, die durch faktische intraregionale Vernetzungen bzw. eine räumlich-funktionale Arbeitsteilung gekennzeichnet ist, wie sie für eine klassische Stadtregion mit Kernstadt und größeren und kleineren Umlandkommunen charakteristisch ist und die sich z. B. durch Pendlerverflechtungen und Naherholungsströme ausdrückt. Bezüglich reiner Infrastrukturnetze und des Systems der durch Hochgeschwindigkeitsbahnen vernetzten Großstädte ist RITTER (1995, 396) zuzustimmen, der derartige Netze nicht als funktionale Städtenetze verstanden wissen will; allerdings können Infrastrukturnetze als „Mittel zum Zweck“ (RITTER 1995, 396) verstanden werden.

Im Gegensatz zu den weitgehend auf Deskription beruhenden funktionalen Netzen sind mit den strategischen Städtenetzen große Hoffnungen bezüglich ihrer Eignung als raumordnungspolitisches Instrument verbunden. Bei diesem Typ von Städtenetzen handelt es sich im wesentlichen um strategische Allianzen, die von mehreren Städten eingegangen werden, um netzinterne Vorteile zu erreichen und/oder die gemeinsame Außendarstellung zu verbessern. Im Vordergrund steht die gemeinsame, selbstorganisierte Bewältigung eines alle beteiligten Städte betreffenden Problems (KUNZMANN 1995). Zu den Zielen kann auch das gemeinsame Auftreten gegenüber Bund oder EU gehören. Wesentlich erscheint es

jedenfalls, daß es sich bei einem strategischen Städtenetz um eine bewußte, tendenziell auf Dauer angelegte Zusammenarbeit zur Erreichung raumwirksamer Ziele handelt (RITTER 1995, 396).

In einem nächsten Schritt unterscheidet KUNZMANN (1995) bei den strategischen Städtenetzen zwischen intraregionalen und interregionalen Städtenetzen. Ohne Zweifel ist es raumordnungspolitisch sinnvoll und relevant, auf nationaler (teilweise sogar supranationaler) Ebene die Möglichkeiten zu einer verstärkten großräumigen Vernetzung von Städten aufzuzeigen, wie es etwa im Raumordnungspolitischen Orientierungsrahmen des Bundes geschieht. Interregionale bzw. internationale Netze (z. B. das Netz von 58 „Eurocities“) dürften in der Regel den beteiligten Städten einen Vorsprung gegenüber ihren nicht vernetzten Rivalen verschaffen und damit die relative Position der vernetzten Städte stärken, doch ist die unmittelbare Auswirkung auf die raumstrukturellen Verhältnisse in ihrer Region gering. Deswegen konzentrieren sich die folgenden Überlegungen auf intraregionale strategische Städtenetze, d. h. Vernetzungen solcher Städte, die einen gemeinsamen raumstrukturellen Kontext besitzen und meist nahe beieinander liegen.

Da die beteiligten Städte grundsätzlich eine gleichberechtigte Partnerschaft eingehen, überrascht es nicht, daß sich häufig Städte vergleichbarer Größenordnung in einem Städtenetz zusammenfinden. Gelegentlich spricht aber auch einiges für eine Vernetzung von Städten unterschiedlicher Größenordnung bzw. die Einbeziehung einer „Leitfigur“ mit herausgehobener Bedeutung in ein Netz kleinerer Städte. Eine große Vielfalt und Offenheit herrscht bei den organisatorischen Merkmalen der bereits gebildeten Städtenetze vor. Über den Grad der raumordnungspolitisch gewünschten organisatorischen Verfestigung gehen die Ansichten auseinander. Während RUNKEL (1994, 160) Wert darauf legt, daß Städtenetze „ein Instrument freiwilliger und informeller interkommunaler Zusammenarbeit“ sind und „informellen Zweckgemeinschaften ähneln, ohne die strenge Rechtsform von Zweckverbänden zu erreichen“ (RUNKEL 1994, 159), kann sich RITTER (1995, 396) Städtenetze sowohl mit informellen als auch mit formalen Organisationsstrukturen vorstellen. Einig sind sich RUNKEL und RITTER allerdings in der Forderung, daß die Städte selbst die Rolle der Akteure in einem Städtenetz übernehmen müssen und daß das Prinzip der Freiwilligkeit vorherrschen muß. RUNKEL (1994, 160) betont sogar, daß es „ein von oben verordnetes Städtenetz mit staatlich vorgegebenen Themenstellungen und Organisationsformen ... nicht

geben“ könne, da „Freiwilligkeit und Kooperationsbereitschaft der Gemeinden . . . zentrale Voraussetzungen für funktionierende Städtenetze“ seien.

Während das von RUNKEL postulierte Freiwilligkeitsprinzip eine planerische Vorgabe bzw. Festlegung von Städtenetzen grundsätzlich ausschließen dürfte, liegt mit dem Landesentwicklungsplan 1994 des Freistaates Sachsen ein Raumordnungsdokument vor, in dem die Diskussion um städtische Vernetzung in konkrete landesplanerische Ziele umgesetzt wird. So sollen die Städte Dresden, Leipzig und Chemnitz/Zwickau „durch den Ausbau ihrer räumlichen Verflechtungen zur Europäischen Cityregion „Sachsendreieck“ entwickelt werden, um die Wettbewerbsfähigkeit des Freistaates Sachsen innerhalb Europas zu stärken“ (SÄCHSISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR UMWELT UND LANDESENTWICKLUNG 1994, Z-9). Noch weitergehend werden dort auf ober-, mittel- und unterzentraler Ebene Stadteverbunde als „Sonderformen Zentraler Orte“ unterschieden. Sachsen ist damit das bislang einzige Bundesland, das Städtenetze bzw. verbünde nicht alleine „von unten“ wachsen lässt, sondern in der Landesplanung Zielaussagen zur Vernetzung und kooperativen bzw. komplementären Wahrnehmung zentralörtlicher Funktionen vorgibt. Es bietet sich deswegen an, hier im Unterschied zu den funktionalen und strategischen Städtenetzen als dritte Kategorie die normativen Städtenetze einzuführen. Dabei ist es selbstverständlich, daß eine derartige Kategorisierung nur eine von vielen möglichen ist; für eine Diskussion auf landes- und regionalplanerischer Mastabebene dürfte sie allerdings besonders geeignet sein.

2.2 Merkmale intraregionaler strategischer Städtenetze

Während die soeben vorgeschlagene Kategorie der normativen Städtenetze erst in Kapitel 3 näher diskutiert wird, sollen nunmehr wesentliche Merkmale eines intraregionalen strategischen Städtenetzes formuliert werden. Hierunter ist die freiwillige Kooperation von mehr als zwei benachbarten oder relativ nahe beieinander liegenden Städten (bzw. auch Gemeinden) zu verstehen. Im Gegensatz zu klassischen eindimensionalen Zweckverbänden, z. B. Schul- oder Abwasserzweckverbanden, die grundsätzlich nicht unter dem Begriff „Städtenetz“ zu subsumieren sind, ist die Kooperation im Rahmen eines Städtenetzes durch eine mehrdimensionale Aufgabenstellung geprägt, d. h. sie basiert auf mehreren gemeinsamen Aktionsfeldern bzw. Zielsetzungen. Sie setzt sowohl physische Vernetzungen, vor allem leistungsfähige

Verkehrsverbindungen, als auch persönliche Vernetzungen zwischen den Akteuren, jedoch keine verfestigte rechtliche und organisatorische Struktur voraus. Entsprechend der partnerschaftlichen, gleichberechtigten Zusammenarbeit ist die Zusammensetzung der Gemeinden in einem Städtenetz nicht an hierarchische Zentrenstrukturen gebunden; wesentliches Leitmotiv ist vielmehr die mehrdimensionale, kooperative bzw. komplementäre Funktionswahrnehmung. Aus diesen Kriterien resultiert eine starke Pragmatik und Handlungsorientierung der Städtenetze; zudem sind die beteiligten Städte nicht Objekte der Raumordnung, sondern handelnde bzw. gestaltende Akteure. Hieraus resultieren freilich auch mögliche Konflikte mit langfristigeren raumordnungspolitischen Funktionszuweisungen.

Es stellt sich die Frage, welche Effekte sich die Initiatoren eines Städtenetzes versprechen bzw. wo der Anreiz für die Vernetzung liegt. Der schon erwähnte Anstoß aus europäischer Sicht ist Teil der Ende der 80er Jahre begonnenen Diskussion über die Zukunft von Städten und Regionen in einem Europa, das zum einen durch die Vollendung des Europäischen Binnenmarktes, zum anderen durch die Öffnung nach Osten eine erhebliche Veränderung erfuhr. Dem sich verschärfenden Konkurrenzdruck können sich nach überwiegender Ansicht nicht mehr einzelne Kommunen, sondern nur noch mehrere Kommunen gemeinsam oder ganze Regionen stellen. Wesentliches Ziel der interkommunalen Kooperationen ist die gemeinsame Profilierung und Positionierung nach außen („Gemeinsam sind wir stark“). Parallel zur Stadtenetzdiskussion (und sich teilweise mit dieser überlappend) ist deswegen die Diskussion um Regionalkonferenzen, Regionale Entwicklungskonzepte und die Regionalisierung von öffentlichen Aufgaben von Bedeutung. Aber auch die Verknappung öffentlicher Mittel führt zur Überwindung klassischen Kirchturmdenkens und ersetzt Abgrenzung durch verstärkte Kooperationsbereitschaft. Dies bedeutet konkret, daß größere kommunale Investitionen (z. B. Veranstaltungshallen, Berufsschulen, Erschließung von Gewerbegebieten etc.) zunehmend in gegenseitiger Abstimmung geplant werden und gemeinsam Schwerpunkte in der Ausrichtung und Profilierung vorhandener Einrichtungen gesetzt werden. Die durch Kooperation erzielbare Optimierung des öffentlichen Mitteleinsatzes durch Abstimmung von Investitionen und Ressourcenbundelung vermeidet u. a. unsinnige Parallelinvestitionen und führt mittelfristig zu einem verbesserten Angebot für die regionale Bevölkerung.

Natürlich sind mit einer Kooperation bzw. Vernetzung auch Probleme verbunden. So ist es für die

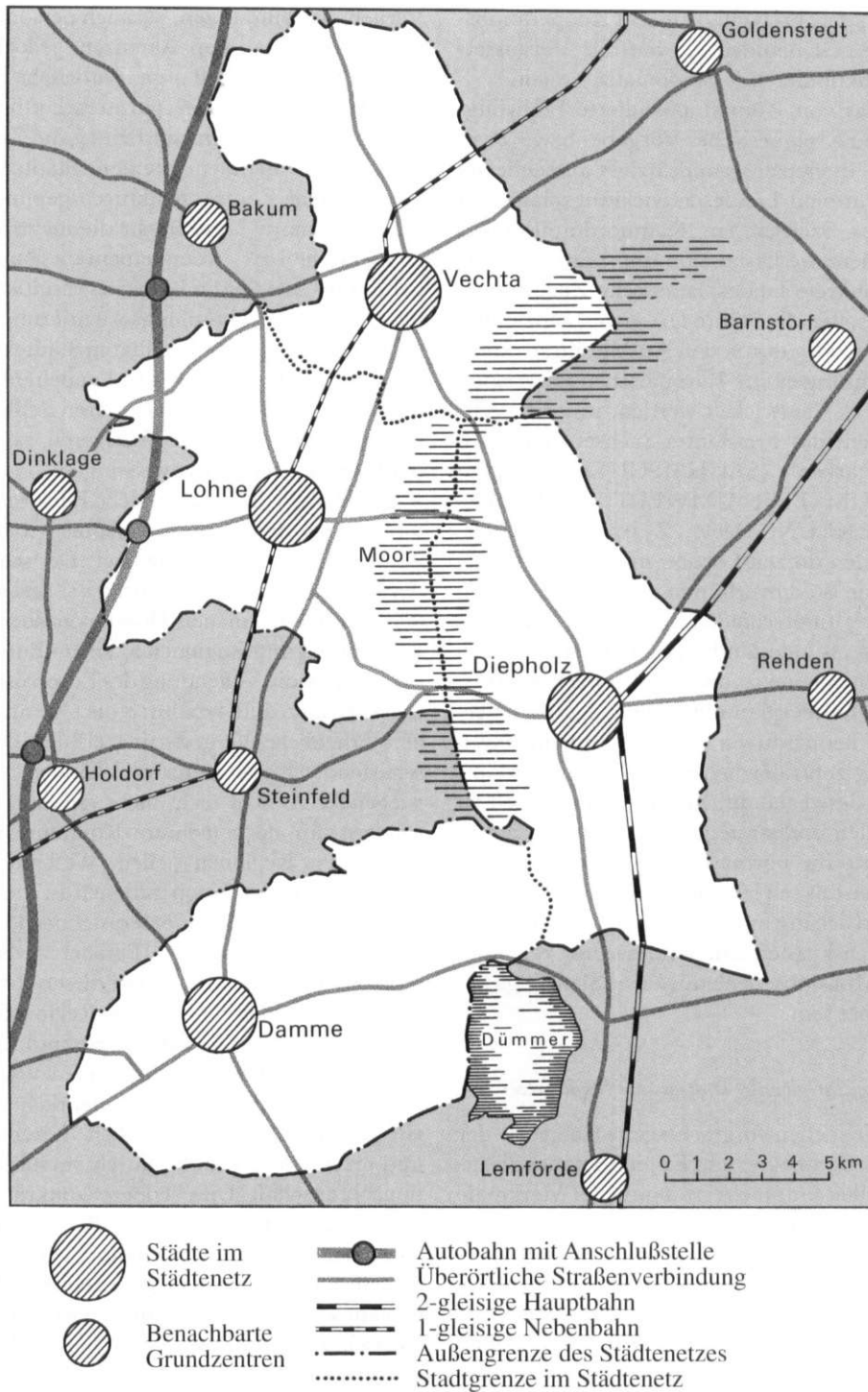


Abb. 1: Das Städtenetz Diepholz-Vechta-Lohne-Damme (Niedersachsen/Deutschland)

The Diepholz-Vechta-Lohne-Damme-urban network (Lower Saxony/Germany)

Städte eines Netzwerkes nicht leicht, mit dem Spannungsverhältnis von Kooperation und Konkurrenz umzugehen. Nach wie vor sind die Kommunen ja

selbständig, d. h. der nicht zuletzt durch das Steuersystem erzwungene kommunale Egoismus kann nicht einfach negiert werden. Allerdings ist auch inner-

halb eines Städtenetzes eine produktive Konkurrenz durchaus erwünscht – so z. B. bezüglich der Gestaltung der Innenstädte oder bezüglich der Qualität kommunaler Einrichtungen. Diese Konkurrenz hebt das Niveau des Gesamtangebots und der Lebensbedingungen für alle Menschen im Städtenetz bzw. in der Region. In diesem Sinne vergleicht RUNKEL (1994, 160) die Städtenetze mit den strategischen Allianzen in der Automobilindustrie, etwa bei der Entwicklung und Produktion von Großraum-Limousinen, und betont, daß hierdurch die grundsätzliche Konkurrenz der beteiligten Unternehmen am Markt ja nicht aufgehoben werde.

Eine Reihe weiterer Fragen und Probleme, die mit dem Städtenetz-Ansatz verbunden sind, können hier nur kurz angeschnitten werden. So ist der Prozeß der Entscheidungsfindung innerhalb eines Städtenetzes aufwendiger als innerhalb einer einzelnen Kommune. Allerdings dürfte das in den gemeinsamen Sitzungen der Kommunen entstandene persönliche Vertrauen dazu führen, daß gemeinsame Vorhaben schneller und unbürokratischer auf den Weg kommen. Zunehmend diskutiert wird auch die Legitimation informeller Kooperationen, obwohl dieses Problem im Rahmen der Städtenetze, wo die gewählten kommunalen Akteure einer demokratischen Kontrolle unterliegen, weniger zum Tragen kommen dürfte als bei Regionalkonferenzen, wo eine Vielzahl weiterer Akteure aus Wirtschaft und Gesellschaft mitwirkt, wenn Regionalkonzepte und Forderungsprioritaten festgelegt werden. Unter dem Aspekt der Umweltverträglichkeit von Städtenetzen wäre zu prüfen, inwieweit für die Vernetzung der Preis eines erhöheten Verkehrsaufwandes bezahlt werden muß. Dabei mufte aber auch untersucht werden, ob sich der möglicherweise erhöhete intraregionale Wegeaufwand durch Einsparung von Versorgungsfahrten in weiter entfernte Städte relativiert. Raumordnungspolitisch nicht ohne Brisanz ist schließlich die von RITTER (1995, 401) angeschnittene Frage, was mit den ländlichen „Maschen“ zwischen den städtischen „Knoten“ im Zentrenverbund geschieht.

2.3 Fallbeispiel: Stadtequartett Diepholz/Vechta/Lohne/Damme

Nach diesen grundsätzlichen Ausfuhungen soll im folgenden das niedersächsisches Stadtequartett Diepholz/Vechta/Lohne/Damme, näher betrachtet werden (Abb. 1). Die Wahl fiel auf dieses Beispiel, weil es in mehrfacher Hinsicht einen Vorbildcharakter für ein Städtenetz im ländlichen Raum haben dürfte. Seine Keimzelle liegt in einer 1991 begonnenen Koopera-

tion der jeweils nur ca. 10 km voneinander entfernten Mittelzentren Diepholz (16 000 Einw.), Vechta (25 000 Einw.) und Lohne (22 000 Einw.). Die Motivation für die Kooperation lag in dem gemeinsamen Interesse der Städte, die damals von der niedersächsischen Landesregierung angestrebte Schließung des Standortes Vechta der Universität Osnabrück abzuwehren und die Einrichtung eines Interregio-Halts in Diepholz an der DB-Hauptstrecke Ruhrgebiet – Osnabrück – Bremen – Hamburg zu erreichen. Im gemeinsamen Interesse lag ferner der Erhalt des Fliegerhorstes Diepholz sowie die Verbesserung der ÖPNV-Verbindungen zwischen den Städten. Hier liegen mithin die klassischen Voraussetzungen eines strategischen Städtenetzes vor.

Zu einer interessanten Gemeinschaftsaktion der drei Städte kam es im Jahr 1992, als den niedersächsischen Kommunen der Entwurf zu einem neuen Landesraumordnungsprogramm zur Stellungnahme übersandt wurde. Die drei Städte nahmen dies zum Anlaß, gegenüber dem Land Niedersachsen die schlechte Erreichbarkeit der 40 bis 60 km entfernten Oberzentren Osnabrück, Oldenburg und Bremen zu betonen. Gleichzeitig wiesen sie auf die bereits im Raum vorhandenen oberzentralen Einrichtungen, namentlich den Universitätsstandort Vechta, den Bahnhof Diepholz und den gewerblichen Arbeitsplatzschwerpunkt Lohne, hin. Damit seien positive Ansätze vorhanden, den drei Mittelzentren gemeinsam, d. h. als räumlichem und funktionalem Verbund, seitens des Landes offiziell Teilfunktionen eines Oberzentrums zuzuerkennen.

Daß es zu diesem gemeinsamen Vorstoß der drei Städte kam, verdient besondere Beachtung vor dem Hintergrund der zahlreichen Barrieren, die hierfür zu überwinden waren. Hier ist an erster Stelle die Grenze zwischen den Landkreisen Diepholz und Vechta zu nennen, die gleichzeitig Grenze der Regierungsbezirke Hannover und Weser-Ems ist. Letztere wiederum ist überwiegend identisch mit der historischen Grenze zwischen dem alten Land Oldenburg und der ehemaligen preußischen Provinz Hannover sowie mit der Konfessionsgrenze zwischen dem überwiegend katholischen „Oldenburger Münsterland“ und dem überwiegend protestantischen Nachbarraum. Naturräumlich wird die Barriere durch eine früher sehr verkehrshemmende Moorniederung unterstrichen. Wenn es trotz dieser Barrieren zu einer Kooperation der Städte gekommen ist, dann ist dies vor allem auf die persönliche Initiative der Stadtdirektoren zurückzuführen, die nicht zur Fortsetzung der tradierten Abschottung bereit waren und ihre gemeinsamen Beratungen auch auf die Verwaltungs-



Oberzentren
 ● 500.000 Einwohner und mehr
 ● unter 500.000 Einwohner

Mittelzentren
 ○ 50.000 Einwohner und mehr
 ○ unter 50.000 Einwohner

Gemeinde ohne höhere Zentrenfunktion
 ▲ 20.000 Einwohner und mehr
 ▲ unter 20.000 Einwohner

■ Kooperationspartner im benachbarten Ausland

Zu Darstellungszwecken wurden bei der Abgrenzung der Projektvorschläge die Analyseräume der BfLR verwendet. Diese sind nicht zwangsläufig identisch mit den Einzugsbereichen und Kooperationsräumen der Projektvorschläge.

Abb. 2: Modellvorhaben Städtennetze in Deutschland

Quelle: BUNDESMINISTERIUM FÜR RAUMORDNUNG, BAUWESEN UND STÄDTEBAU 1995

Urban network model projects in Germany

ausschüsse ihrer Städte ausdehnten. Daß ein solcher Schritt überfällig war, zeigt ein Blick auf die Verflechtungen der privaten Unternehmen in diesem Raum –

diese hatten den Raum schon wesentlich früher als gemeinsamen Markt erkannt und den Grenzübertritt durch Zweigniederlassungen vollzogen. Zudem ge-

hört das gesamte Städtenetz zum Verbreitungsgebiet eines in Vechta erscheinenden Anzeigenblattes.

Auch wenn sich das Land Niedersachsen der Argumentation der drei Städte bezuglich oberzentraler Teilfunktionen nicht angeschlossen hat, führte dieser gemeinsame Vorstoß doch zu einem starken „Wir-Gefühl“. Später hat sich auch die Stadt Damme (ca. 14 000 Einw.), die ohne Erfolg die Aufstufung vom Grundzentrum zum Mittelzentrum begehrt hatte, dem Verbund angeschlossen. Im Zuge der Aufstellung eines Regionalen Entwicklungskonzepts für den Planungsraum der Gemeinsamen Landesplanung Bremen/Niedersachsen wurde das junge Stadtequartett in seiner raumordnungspolitischen Bedeutung „entdeckt“. Es wurde daraufhin von der niedersächsischen Landesplanung dem Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau zur Anerkennung als Modellvorhaben im Rahmen des neuen Forschungsfeldes des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus „Städtenetze“ (vgl. ADAM 1994) empfohlen, was Ende 1994 auch erfolgte (Abb. 2). Die seit einiger Zeit durchgeführten gemeinsamen Sitzungen der Verwaltungsausschusse der vier Städte haben durch diese Anerkennung als Modellprojekt eine besondere Schlüsselstellung bekommen.

Bringen die beteiligten Städte schon sehr unterschiedliche „Begabungen“ in das Städtenetz ein, so zeichnet sich ab, daß das Städtenetz bei der zukünftigen Profilierung der beteiligten Städte auf eine echte Funktionsteilung und damit eine Optimierung des kommunalen Mitteleinsatzes abzielt. Vechta wird sich als Hochschulstandort auf die allgemeine Erwachsenenbildung konzentrieren, während Diepholz einen Schwerpunkt in der beruflichen Bildung (Metall- und Kunststoffverarbeitung) vorsieht, der auch von Lohne und Vechta beschickt wird. Eine konkrete Kooperation bietet sich durch die Erweiterung der Berufsakademie für das Oldenburger Münsterland an; während in Vechta das Schwergewicht auf der Fachrichtung Wirtschaft liegt, soll der technische Ausbildungszweig in Diepholz lokalisiert werden. Diepholz besitzt als einzige der Städte seit Mitte der 80er Jahre ein eigenes Stadttheater, das auch von der Bevölkerung der anderen Städte besucht wird. Hingegen hat Diepholz eigene Pläne für den Ausbau von Sportanlagen, u. a. der Bau eines Golfplatzes, zu Gunsten von Vechta zurückgenommen.

Neben der angestrebten komplementären Funktionswahrnehmung haben die Städte auch einige Handlungsbereiche formuliert, in denen vorrangig Synergieeffekte durch intensivere Kooperation nutzbar gemacht werden sollen. So wird einem gemeinsamen Regionalmarketing bzw. einer gemeinsamen

Öffentlichkeitsarbeit hohe Priorität eingeräumt. Bei den Fachpolitiken wird im Bereich Natur und Landschaft ein interessantes Projekt in der Schaffung von Pools für sog. Ausgleichs- und Ersatzflächen gesehen. Bei den Erholungsgebieten sollen insbesondere der Dümmer See und die Dammer Berge gemeinsam touristisch vermarktet werden. Eine Abstimmung der Kulturkalender und die gegenseitige Vermittlung von Veranstaltungen ist ebenso angedacht wie die Initiierung eines gemeinsamen „Kultursommers“. Bei den kommunalen Diensten ist eine Zusammenlegung von Einrichtungen, z. B. der Bauhöfe und der Gartenbauamter, im Gespräch. Im Energiebereich wird die Selbständigkeit der Diepholzer Stadtwerke als glücklicher Ansatzpunkt gesehen, um unabhängig von den überregionalen Stromversorgern mit dem Kapital aller Städte den Diepholzer Windpark zu erweitern. Eine besondere Bedeutung wird der Verbesserung des ÖPNV innerhalb des Städtenetzes, insbesondere einer hochwertigen Anbindung aller Städte an den Interregio-Bahnhof Diepholz, beigemessen. Zudem soll der Radverkehr, u. a. durch ein eigenes Radwegenetz, gefördert werden. Im Einzelhandelsbereich wird eine Kooperation tendenziell am schwierigsten gesehen. Angestrebt wird eine Abstimmung bei der Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsbetriebe, während im innerstädtischen Einzelhandel realistischerweise einer der Bereiche gesehen wird, in denen auch zukünftig eine fruchtbare Konkurrenz herrschen wird. Es bleibt abzuwarten, auf welchen der angedachten Aktionsfelder in den kommenden Jahren dauerhafte Kooperationsprojekte entstehen. Die nun schon seit einigen Jahren eingespielte Konsultation und das deutlich feststellbare Vertrauensklima zwischen den administrativen und politischen Entscheidungsträgern berechtigt jedenfalls zu der Hoffnung, daß mit dem Stadtequartett Diepholz/Vechta/Lohne/Damme die Funktionsfähigkeit von Städtenetzen im oberzentrenfernen Raum erprobt und ein leistungsfähiges Vorbild für ähnlich strukturierte Räume geschaffen werden kann.

3 Zentrale Orte und Städtenetze

3.1 Zur aktuellen Bedeutung der Zentralen Orte als Raumordnungsinstrument

Bevor das Verhältnis zwischen Städtenetzen und Zentralen Orten diskutiert werden kann, ist eine kurze Bewertung des zentralörtlichen Systems in der aktuellen Raumordnungspolitik erforderlich. Bekanntlich wurde dieses in den 50er und vor allem

in den 60er Jahren mit reger wissenschaftlicher Zusammenarbeit, vor allem aus der Geographie, mit einer drei- bzw. vierstufigen Hierarchie Zentraler Orte flächendeckend in der „alten“ Bundesrepublik eingeführt. Nach Abschluß dieser Arbeiten war ein deutlicher Rückgang des wissenschaftlichen Interesses an den Zentralen Orten zu beobachten; ein Bedarf zur Weiterentwicklung des Instruments wurde kaum gesehen. Auch in der planerischen und politischen Praxis der meisten Bundesländer war spätestens seit den 80er Jahren ein Bedeutungsrückgang der Zentralen Orte festzustellen. Dieser korrespondierte mit einer generellen, politisch durchaus gewollten Schwächung der Landes- und Regionalplanung. Hinzu kam, daß die Zentralen Orte im Zuge der kommunalen Gebietsreform in vielen Ländern mit ihren Nahbereichen zu Großgemeinden zusammengeschlossen worden waren; in Nordrhein-Westfalen etwa wurden sämtlichen Gemeinden zentralörtliche Funktionen zuerkannt. Außerdem war nicht zu übersehen, daß die räumliche Mobilität der Bevölkerung mit steigender Motorisierung, unterstützt durch umfangreiche Straßenbaumaßnahmen, erheblich zunahm, was u. a. zu verstärkter Mehrfachausrichtung bei der Inanspruchnahme zentralörtlicher Angebote führte.

Entsprechend haben sich in der Wissenschaft seit einigen Jahren kritische Stimmen zu Wort gemeldet, welche das stark hierarchische und sehr starre Zentrale-Orte-System grundsätzlich in Frage stellen (vgl. STIENS 1990). Auch wenn der faktische Bedeutungsrückgang des Raumordnungsinstruments „Zentrale Orte“ nicht zu leugnen und die Kritik an der fehlenden methodischen Weiterentwicklung als berechtigt anzuerkennen ist, muß ein Urteil über die Bedeutung und die Verdienste des zentralörtlichen Systems differenziert ausfallen. Entsprechend der sozialstaatlichen Verpflichtung des Grundgesetzes zur Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen hat die Raumordnungspolitik mit den Zentralen Orten versucht, der Bevölkerung im gesamten Bundesgebiet, insbesondere aber in strukturschwachen ländlichen Regionen, eine Mindestausstattung mit öffentlicher Infrastruktur in erreichbarer Entfernung zu sichern. Zwar bezweifeln Kritiker sogar die grundsätzliche Eignung des Zentrale-Orte-Konzepts zur Durchsetzung einer gleichmäßigen Versorgungsstruktur (vgl. BAHRENBURG 1985), doch steht zu befürchten, daß die entsprechende Ausstattung strukturschwacher ländlicher Regionen ohne zentralörtliches System erheblich schlechter wäre. Gerade die Erfahrungen in den neuen Ländern zeigen nämlich, wie schon früher in den alten Ländern, daß die unternehmerische Initiative allein nicht die Berücksichtigung sozialer Kom-

ponenten, so z. B. die Versorgung immobiler Bevölkerungsgruppen auf dem Lande, garantiert.

In den folgenden Überlegungen wird also davon ausgegangen, daß mit dem zentralörtlichen System in strukturschwachen ländlichen Räumen zumindest im Grundsatz eine flächendeckende Mindestversorgung mit einem abgestuften Katalog öffentlicher Dienstleistungen gewährleistet wird, der wiederum als Orientierung für die private Wirtschaft dient. Bezüglich der Zentralen Orte in verdichteten, suburbanen Räumen dürfte das zentralörtliche System mit seiner ursprünglichen Intention in der Tat weitgehend bedeutungslos geworden sein. Bei dieser unmittelbaren raumstrukturellen Einschätzung darf freilich nicht vergessen werden, daß der zentralörtliche Status einer Gemeinde auch, und z. B. gerade im Stadt-Umland, eine beachtliche Bedeutung bei der Abwehr unerwünschter Verbrauchermärkte haben kann.

3.2 Zentrale Orte und Städtetze – eine Gegenüberstellung

In der raumordnungspolitischen Diskussion um die Städtetze wird stets betont, daß diese „nicht die traditionellen Instrumente der Landes- und Regionalplanung mit ihrem flächendeckenden Zentrale-Orte-System ersetzen“ sollen; vielmehr sollen sie neben die traditionellen Instrumente treten und jene ergänzen: „Sie stellen eine andere Dimension der Raumordnung dar, die stärker informell, handlungsbezogen und dynamisch ist“ (RUNKEL 1994, 160). Wenn es darum geht, die charakteristischen Unterschiede beider Instrumente deutlicher herauszuarbeiten, erscheint es sinnvoll, sich eingangs auf das Verhältnis zwischen zentralörtlichem System und intraregionalen strategischen Städtetzen zu konzentrieren.

Während es sich beim zentralörtlichen System um ein langfristiges, in seiner räumlichen Struktur sehr persistentes Instrument zur Ordnung des Raumes und zur Erreichung bzw. Sicherstellung einer flächendeckenden Infrastrukturausstattung handelt, sind strategische Städtetze grundsätzlich sowohl als dauerhafte wie auch als temporäre, interessengeleitete Allianzen denkbar. Zentrale Orte bauen auf einem bundesweit abgestimmten Ausstattungskatalog zumindest der öffentlichen Einrichtungen auf; Städtetze hingegen unterliegen keinerlei Mindest- oder Maximalkatalogen. Während die Städte im zentralörtlichen System lediglich als „von oben“ auf einer Plankarte festgelegte Punkte vorkommen, sind sie in einem Städtetz selbst die Akteure, die aktuelle regionale Probleme möglichst effizient lösen bzw. die Positionierung gegenüber anderen Städten und

Regionen verbessern wollen. Den Zentralen Orten ist in der Regel ein Versorgungsbereich zugeordnet, der die Einflusbereiche benachbarter Zentraler Orte relativ strikt gegeneinander abgrenzt, während bei den Städtenetzen der gegenseitige Austausch und die Ergänzung der beteiligten Städte im Vordergrund stehen. Schließlich wird das zentralrtliche System durch eine klare Hierarchie geprägt, während bei den Städtenetzen die gleichberechtigte Partnerschaft auch bei Partnern mit unterschiedlicher Leistungsfähigkeit und Profilierung die Regel ist.

Läßt sich für die strategischen Städtenetze eine solche Gegenüberstellung noch recht eindeutig vornehmen, fällt dies bei den normativen Städtenetzen, wie sie etwa mit den erwähnten unter-, mittel- und oberzentralen Stadteverbnden im neuen sächsischen Landesentwicklungsplan offiziell eingeführt wurden, erheblich schwerer. Hier wird einer der Grundgedanken der städtischen Vernetzung, nämlich die kooperative und komplementäre Erfüllung von Funktionen, von einer informellen auf eine formelle Ebene verlagert und zum Ziel der Raumordnung erhoben. Vernetzung könnte damit nicht nur reduziert werden auf den Versorgungsaspekt des zentralrtlichen Systems, sondern der Stadteverbund wird – wie auch die „kooperierenden Zentralen Orte“ – per definitionem zur Sonderform eines Zentralen Ortes (SÄCHSISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR UMWELT UND LANDESENTWICKLUNG 1994, Z-12). Damit wird allerdings auch deutlich, daß der sächsische Weg zwar interessant, im Grundsatz aber nicht neu ist. Auch die Raumordnung anderer Bundesländer kannte in der Vergangenheit bereits kooperierende Zentrale Orte bzw. Doppelzentren. Allerdings handelt es sich bei diesen weitgehend um Ausnahmefälle – sie wurden entweder ausgewiesen, weil es sachlich unumgänglich war oder weil es politisch nicht opportun erschien, sich auf nur einen Zentralen Ort festzulegen. Auch konzeptionell ist die räumliche Trennung zentraler Funktionen gleicher Stufe auf mehrere Orte schon vor längerer Zeit durchdacht worden. So weist BEUCHEL (1972) nach, daß es möglich ist, einen Zentralen Ort zum „Zentralraum“ auszuweiten, der aus zwei oder mehreren Orten bestehen kann.

Der wesentliche Unterschied zwischen der Diskussion um strategische Städtenetze und dem sächsischen Weg ist also der, daß die Landesplanung in Sachsen die sinnvolle Vernetzung von Städten nicht dem Zufall überlassen will, sondern selbst die Raumstruktur im Sinne eines normativen Ansatzes gestalten möchte. Hierin liegt auch der entscheidende Unterschied zu dem Städtenetz Diepholz-Vechta-

Lohne-Damme. Dort wollte das Städtenetz freiwillig eine höherrangige zentralrtliche Versorgungsfunktion übernehmen, was in dieser Form bei der Landesplanung nicht auf Zustimmung stieß. Die sächsische Landesplanung wird im Gegenzug freilich vor dem Problem stehen, mit ihrer normativen Festlegung auf die Akzeptanz kommunaler Entscheidungsträger angewiesen zu sein. Sollte es nicht gelingen, diese zu gewinnen, wird es sehr schwer sein, den sächsischen Ansatz mit Leben zu erfüllen.

Für die präzise fachliche Diskussion wird es zukünftig sehr wichtig sein, nicht nur zwischen funktionalen und strategischen Städtenetzen zu unterscheiden, sondern auch sorgfältig die normativen Städtenetze als weiteren Typus auszugliedern. Dies ist auch für die folgenden Überlegungen von Bedeutung, da normative Städtenetze nach dem Vorbild Sachsens im Grundsatz kein Gegensatz zum zentralrtlichen System sind, sondern in diese integriert werden.

3.3 Diskussion

Versucht man, das Verhältnis von zentralrtlichem System und strategischen Städtenetzen bildlich zu beschreiben, so läßt sich das zentralrtliche System als räumliche Grundstruktur vorstellen, welche – mit den genannten Intentionen – die Bundesrepublik flächendeckend überzieht. Mit der Bildung strategischer Städtenetze wird über diese Struktur in einzelnen Ausschnitten eine überlagernde „Deckfolie“ gelegt. Diese Deckfolie zeigt entweder symbolische Vernetzungslinien auf (die teilweise sehr markante geometrische Figuren, z. B. „Stadtedreiecke“ oder „Stadteringe“ bilden), oder sie stützt sich auf handfeste materielle Infrastruktur, vor allem Verkehrsverbindungen. In dem recht häufigen Fall, daß unmittelbar benachbarte Städte ein Städtenetz bilden, wird durch deren administrative Außengrenzen zusätzlich ein konkretes Areal geformt. Daß dieses Areal gelegentlich – und sei es nur zu Marketingzwecken – als Region bezeichnet wird (so im Falle des Bergischen Städtedreiecks: „Werkstattregion Europas im Grünen“), unterstreicht die auch in der Raumordnung zunehmende Schwierigkeit, den Begriff „Region“ eindeutig zu verwenden. RITTER (1995, 399) weist denn auch ausdrücklich auf den klaren Zusammenhang zwischen städtischer Vernetzung und Regionalpolitik hin, deren Abgrenzungen in der Regel nicht kompatibel mit der etablierten Regionalplanung sind.

Es wurde oben bereits ausgeführt und am Beispiel des Städtenetzes Diepholz-Vechta-Lohne-Damme illustriert, daß mit der Bildung eines strategischen

Städtenetzes u. a. die Absicht verfolgt wird, durch ein abgestimmtes Engagement mehrerer Zentraler Orte unsinnige öffentliche Parallelinvestitionen zu vermeiden und kostenintensive Projekte nur an einem Ort den Bürgern aller beteiligten Städte zur Verfügung zu stellen. Dadurch kann in einem oder mehreren der beteiligten Zentralen Orte auch kommunale Infrastruktur wegfallen, die nach den bundesweit abgestimmten Ausstattungskatalogen Zentraler Orte grundsätzlich in jedem Zentralen Ort einer bestimmten Stufe vorzuhalten ist. Die damit erwarteten Synergieeffekte, d. h. freiwerdende Mittel, können jedoch im Gegenzug dazu genutzt werden, innerhalb des Städtenetzes auch höherwertige, über den üblichen Ausstattungskatalog hinausgehende Angebote zu schaffen bzw. zu stützen.

Hier zeigt sich, daß die Wirkung von Städtenetzen durchaus tief in das zentralörtliche Versorgungsgewebe eingreifen kann. Grundsätzlich sind die im Rahmen eines Städtenetzes angestrebten und vermutlich auch erreichbaren Synergieeffekte in einer auf Konkurrenz beruhenden Marktwirtschaft zulässig und erwünscht. Einer auf den Abbau von Ungleichgewichten abzielenden Raumordnungspolitik stellt sich aber die Frage, ob die in einem Städtenetz verfolgten Ambitionen nicht den Grundsatz der Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen konterkarieren. Da es ja gerade die Intention eines strategischen Städtenetzes ist, komparative Vorteile nicht nur gegenüber weit entfernten Regionen, sondern auch gegenüber Städten in benachbarten Räumen zu erzielen, drängt sich sogar die kritische Frage auf, ob Städtenetze raumordnungspolitisch kontraproduktive Effekte erzielen können. Da es kaum möglich sein wird, auf freiwilliger Basis flächendeckend Städtenetze entstehen zu lassen, können durch das „Windhundprinzip“ bei der Vernetzung neue räumliche Ungleichgewichte entstehen.

Den Verfechtern einer „Raumordnungspolitik der reinen Lehre“ muß freilich entgegengehalten werden, daß auch und gerade die Raumordnung die allgemeinen gesellschaftlichen Rahmenbedingungen nicht ignorieren kann. So geht die aktuelle gesellschaftliche Diskussion in die Richtung, den Steuerungsanspruch des Staates auf ein Minimum zurückzuführen und statt dessen der freien Entfaltung stark ausdifferenzierter Lebensformen mehr Raum zu geben. Vor diesem Hintergrund hat denn auch ein Wandel des Selbstverständnisses räumlicher Planung bereits eingesetzt: mehr und mehr sehen sich Planerinnen und Planer eher als „Mittler“ (SELLE 1992) denn ausschließlich als Vollzugsorgane einer in ihren Grundlagen nicht mehr unumstrittenen räumlichen

Ordnungsvorstellung. Erschwerend für die Durchsetzung traditioneller Raumordnungspolitik wirkt sich aus, daß gerade die Statik ihrer Ordnungsvorstellungen sowie ihre mangelnde Finanzausstattung die Landes- und Regionalplanung in eine Randposition zu drängen drohen. In einer sich täglich verändernden Welt muß sich die Raumordnungspolitik zumindest der gesellschaftlichen Dynamik stellen. Auch unter diesem Aspekt ist kritisch zu fragen, ob der sächsische Ansatz normativer Städtenetze wirklich eine wesentliche Weiterentwicklung des raumordnungspolitischen Instrumentariums und eine Antwort auf die aktuellen raumpolitischen Herausforderungen darstellt. Möglicherweise beraubt sich die Landesplanung gerade dadurch, daß sie bestimmte, konkret benannte Städtenetze in einem relativ langfristig konzipierten Landesentwicklungsplan abschließend und verbindlich fest schreibt, ihrer Fähigkeit zum Dialog und zur Reaktion auf neue regionalpolitische Entwicklungen.

Wie kann unter diesen Bedingungen ein konstruktiver Umgang der Landes- und Regionalplanung mit den Städtenetzen aussehen? In erster Linie ist eine offene und vorurteilsfreie Befassung mit dem Thema zu fordern, um die an sich ja begrüßenswerten Initiativen „von unten“ moderierend zu begleiten. Dies ist schon deswegen erforderlich, weil die Landes- und Regionalplanung im Falle einer Verweigerung ihre raumpolitische Kompetenz freiwillig an die zahlreichen engagierten Gruppen und Initiativen abgibt, die als „intermediäre Organisationen“ selbst einen regionalen Moderationsanspruch erheben. Dabei geht es nicht darum, diese Organisationen abzudrängen, sondern mit ihnen zu kooperieren. Dabei ist deutlich zu machen, daß gerade die Regionalplanung über ihre fachliche Kompetenz hinaus auch eine breite demokratische Legitimation ihrer Beschlussgremien (Kreistage, Regionalversammlungen, Bezirksplanungsräte etc.) vorweisen kann. Es ist also von der Regionalplanung im Sinne von RITTER (1995, 403) zu erwarten, daß sie sich aktiv in die regionale Diskussion einschaltet, „durch Information und Moderation diese Prozesse stimuliert“ und „eine übergeordnete Sichtweise sowie eine zusätzliche Legitimation einbringt“. Damit würde Regionalplanung einen wesentlichen Beitrag zur Etablierung einer neuen, kooperativen Planungskultur auch auf regionaler Ebene leisten (PRIEBIS 1992, SELLE 1994).

Ein Engagement der Regionalplanung in der regionalen Städtenetz-Diskussion kann freilich nicht bedeuten, daß sie unkritisch alle regionalen Initiativen zur Bildung von Städtenetzen gutheißt. Eine sehr

viel Sensibilität erfordernde Herausforderung ist es deswegen, mit fachlicher und politischer Überzeugungsarbeit solche räumlichen Vernetzungen zu fördern, die auch in einem übergeordneten raumordnungspolitischen Zusammenhang sinnvoll sind. Die Regionalplanung muß also auch die kritische Frage stellen, ob wirklich jedes Städtenetz sinnvoll ist, und bei einer negativen Antwort versuchen, rechtzeitig mit „weichen“, d. h. persuasiven Mitteln zu intervenieren. Hierfür ist es vorteilhaft, wenn die Regionalplanung von einem konsensfähigen Leitbild zur Raumentwicklung ausgehen kann. Die Regionalplanung ist gefordert, im Dialog mit den Kommunen gemeinsam sinnvolle Vernetzungen zu eruieren und zu verhindern, daß ohnehin raumstrukturell benachteiligte Kommunen zusätzlich ins Abseits gedrängt werden.

5 Ausblick

Auch zukünftig wird nach Ansicht des Verfassers ein flächendeckendes Netz Zentraler Orte zumindest in strukturschwachen ländlichen Räumen zur Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen unentbehrlich sein. Städtenetze sind dann keine Gefahr für diese Intention, wenn sie sich nicht unkoordiniert verselbstständigen und benachteiligte Restraume entstehen lassen. Städtenetze können sogar eine Stütze des mit dem zentralrortlichen System verfolgten Versorgungsziels sein, wenn es gelingt, schwache Zentrale Orte in ein leistungsfähiges Netz einzubeziehen und ihnen auf diese Weise zusätzliche Funktionen zu übertragen. Insbesondere die Regionalplanung muß die Städtenetz-Diskussion als Herausforderung sehen und sich moderierend und persuasiv in die regionalpolitische Diskussion einbringen. Auf diese Weise kann auch das Gegenstromprinzip in der Raumplanung neu belebt und ein wesentlicher Beitrag zu einer neuen Planungskultur auf regionaler Ebene geleistet werden.

Literatur

- ADAM, B. (1994): Städtenetze. Ein neues Forschungsfeld des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus. In: Informationen zur Raumentwicklung, 513–520.
- BAHRENBERG, G. (1985): Zur Anwendung der Theorie der zentralen Orte in der Raumplanung. In: BLOTEVOGEL, H. H. u. STRASSLER, M. (Hg.): Aktuelle Probleme der Geographie. Festschrift für Erika Wagner. Duisburger Geographische Arbeiten 5, Köln, 15–35.
- BAUMHEIER, R. (1994): Städtenetze – Raumordnungspolitische Ziele und Anforderungen an den weiteren Ausbau städtischer und regionaler Vernetzung. In: Raumforschung und Raumordnung 52, 383–391.
- BEUCHEL, M. (1972): Möglichkeiten und Grenzen der räumlichen Trennung zentraler Einrichtungen gleicher Stufe – Teil I: Grundsatzfragen – untersucht am Beispiel der geplanten zentralrortlichen Gliederung Baden-Württembergs. In: Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung; Forschungs- und Sitzungsberichte 72, 117–143.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR RAUMORDNUNG, BAUWESEN UND STÄDTEBAU (Hg.) (1995): Raumordnungspolitischer Handlungsrahmen. Beschluß der Ministerkonferenz für Raumordnung in Düsseldorf am 8. März 1995. Bonn.
- CAMAGNI, R. P. a. SALONE, C. (1993): Network urban structures in northern Italy: elements for a theoretical framework. In: Urban Studies 30, 1053–1064.
- DUPORT, J.-P. (1993): Une nouvelle architecture de la France. Les trois niveaux d’une nouvelle esquisse de la France de 2015. In: Dossier de la Lettre de la DATAR de Juillet/Aout 1993 no. 144.
- KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN, Generaldirektion Regionalpolitik (1991): Europa 2000. Perspektiven der künftigen Raumordnung der Gemeinschaft. Brüssel/Luxembourg 1991.
- KUNZMANN, K. (1995): Strategische Städtenetze in Europa: Mode oder Chance? In: KARL, M. u. HENRICHSMEYER, W. (Hrsg.): Regionalentwicklung im Prozeß der Europäischen Integration. Bonn, 165–183.
- PRIEB, A. (1992): Neue Planungskultur für die Region? Ansätze zu einem konsensorientierten Planungsprozeß in der Region Bremen-Unterweser. In: MAIER, J. (Hg.): Die Produktion von Stadt-Land-Schaft II. Loccumer Protokolle 58/92, 293–298.
- RITTER, E.-H. (1995): Raumpolitik mit „Städtenetzen“ oder: Regionale Politik der verschiedenen Ebenen. In: Die öffentliche Verwaltung, 393–403.
- RUNKEL, P. (1994): Städtenetze als neues Instrument der Raumordnung. In: Informationsdienst, 159–162.
- SÄCHSISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR UMWELT UND LANDESENTWICKLUNG (1994): Landesentwicklungsplan Sachsen. Dresden.
- SELLE, K. (1992): Vom Planer zum Mittler. In: WENTZ, M. (Hg.): Planungskulturen. Die Zukunft des Städtischen. Frankfurter Beiträge, 22–29.
- (1994): Was ist bloß mit der Planung los? Erkundungen auf dem Weg zum kooperativen Handeln – Ein Werkbuch. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 69, Dortmund.
- STIENS, G. (1990): Zur Notwendigkeit der Abkehr vom herkömmlichen Zentrale-Orte-Konzept in der Raum- und Infrastrukturplanung. In: HENKEL, G. (Hg.): Schadet die Wissenschaft dem Dorf? Essener Geographische Arbeiten 22, Paderborn, 89–108.
- (1995): Die neue raumordnungspolitische Programmatik der Stadtevernetzung. In: Stadt und Gemeinde, 174–180.
- WESTHOLM, E. (1993): Naturliga regioner vaxer ur lokala behov. In: Plan, 193–196.