

Metropolregion Köln-Bonn

Eine Annäherung aus gewerkschaftlicher Sicht

Impressum:

DGB-Region Köln-Bonn
Andreas Kossiski
Hans-Böckler-Platz 1
50672 Köln

Tel. 0221-500032-0
Fax 0221-500032-20

Mail: Koeln@DGB.de
Web: www.Koeln-Bonn.DGB.de

Autor und Redaktion:

Johannes Kempen

Stand:

06.10.2011

Inhaltsverzeichnis

1. Vorwort.....	5
2. Theoretischer Ansatz.....	6
2.1. Definition.....	6
2.2. Bestimmungsfaktoren	7
2.2.1. Entscheidungs- und Kontrollfunktion	7
2.2.2. Innovations- und Wettbewerbsfunktion	7
2.2.3. Gateway-Funktion	7
2.2.4. Symbolfunktion.....	8
2.3. Problematik und Ziele	8
2.4. Fördermöglichkeiten	9
3. Metropolregionen in Nordrhein-Westfalen.....	11
3.1. Einleitung.....	11
3.2. Charakterisierung	12
3.2.1. Metropolregion Rhein-Ruhr	12
3.2.2. Metropolregion Köln/ Bonn	13
3.2.3. Metropolregion Ruhr.....	15
3.2.4. Metropolregion Rheinland	17
3.2.5. Zusammenfassung	19
3.3. Akteure und ihre Ziele.....	21
3.3.1. Metropolregion Köln/ Bonn: Verein Region Köln/Bonn e.V.	21
3.3.2. Metropolregion Ruhr: RVR	22
3.3.3. Metropolregion Rheinland: IHK-Initiative Rheinland.....	23
3.3.4. Metropolregion Rheinland: RegioGipfel	24
3.3.5. Metropolregion Rheinland: Innovationsregion Rheinisches Revier	25
4. Realtypus Rhein-Neckar	26
5. Rolle des DGB und seiner Gewerkschaften.....	28
5.1. Schlüsselthemen	28
5.2. Diskussion um die Metropolregion	29
5.3. Fallbeispiele Verkehr und Logistik.....	30
5.3.1. Erweiterung des Godorfer Hafens	30
5.3.2. Eisenbahninfrastruktur.....	30
5.3.3. Flughafen Köln/Bonn	30
5.4. Fallbeispiel Ökologische Industriepolitik.....	31
6. Fazit.....	32
6.1. Zusammenfassung	32
6.2. Thesen.....	33
7. Abbildungen und Abkürzungen.....	34
7.1. Abbildungsverzeichnis	34
7.2. Abkürzungsverzeichnis	34
8. Quellenverzeichnis	35
8.1. Literatur	35
8.2. Abbildungen.....	37
8.3. Weiterführende Informationen.....	37

1. Vorwort

Regionale Vernetzung wird in der Region Köln/ Bonn derzeit breit diskutiert. Offiziell gehört Köln/ Bonn zur Metropolregion (MR) Rhein-Ruhr, die aber seit ihrer Gründung im Jahr 1995 nur ein theoretisches Konstrukt war und von den Beteiligten praktisch nicht umgesetzt wurde. In den letzten Monaten und Jahren haben sich mehrere Initiativen gegründet, die die Region Köln/ Bonn als einen gemeinsamen, eigenen Standort definieren und vermarkten möchten, um den Anforderungen des globalen Wettbewerbs gerecht zu werden.



Die Bestrebungen regionaler Kooperation und die sich daraus ergebenden Chancen dürfen an den Gewerkschaften nicht vorbeigehen. Die vorliegende Studie des DGB Köln-Bonn gibt einen ersten Einblick in die Thematik der Metropolregion und in die relevanten Strukturen und Netzwerke vor Ort. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben, führt sie Charakteristika, Ziele und übliche Probleme regionaler Kooperation auf. Ziel ist es, den Gewerkschaften eine Positionierung zur Metropolregion Köln/ Bonn zu erleichtern. Bisher lag die Arbeit zum Thema Metropolregion hauptsächlich beim DGB. Die Studie soll eine Grundlage für eine Auseinandersetzung mit der Thematik und eine sich daran anschließende Zieldefinition sein.

Zunächst setzt sich die Studie mit der theoretischen Herangehensweise von Metropolregionen im Allgemeinen auseinander. Des Weiteren werden dann die in Nordrhein-Westfalen existierenden Modelle umfangreich beschrieben und eine Verbindung zum theoretischen Teil hergestellt. Das vierte Kapitel stellt die Metropolregion Rhein-Neckar dar und bietet damit einen Einblick in eine bereits sehr weit fortgeschrittene Region. Weiter werden die Aufgaben und Ziele der Gewerkschaften beschrieben. Die Studie schließt mit Thesen, die aus den Erkenntnissen der Arbeit Forderungen an die Gewerkschaften stellen.

Mein besonderer Dank gilt Johannes Kempen, der während seines Praktikums im Auftrag des DGB Köln-Bonn diese Studie erarbeitet hat.

Andreas Koel

2. Theoretischer Ansatz

2.1. Definition

Der Begriff der Metropolregion hat keine allgemeingültige Definition, die als standardisierter Maßstab für die Beschäftigung mit dem Thema gelten kann. Der Begriff ist geprägt durch die „Metropolitan Areas“ in den USA der 1930er Jahre. Infolge steigender Lebenshaltungskosten durch hohe Miet- und Grundstückspreise verließen dort die Bewohner die Innenstädte, um in das preiswertere und meist ruhigere Umland zu ziehen. Die Abwanderung ins Umland wird Suburbanisierung genannt. Dieser Prozess führte zu einem Bedeutungsgewinn des Umlandes und, analog dazu, zu einem Bedeutungsverlust der Kernstadt. So entstanden erste „Metropololitan Areas“.

Im europäischen Gebrauch des Terminus Metropolregion spielt die Suburbanisierung – auch wenn sie in Städten wie Paris oder Leipzig ein sehr reales Problem darstellt – kaum eine Rolle. Der Definition des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) folgend, versteht diese Studie als Metropolregionen „funktional verflochtene Ballungsgebiete, die als Wachstumszentren von europaweiter Bedeutung eingestuft werden.“¹ Das bedeutet, eine Metropolregion ist von herausragender politischer, wirtschaftlicher und kultureller Bedeutung für den ganzen Kontinent.

Man unterscheidet zwischen Ballungsräumen monozentrischer und solchen polyzentrischer Struktur. Monozentrische Ballungsräume gibt es in den Regionen Berlin oder Hamburg, bei denen die Kernstadt zweifellos eine Führungsrolle übernimmt. Eine typische polyzentrische Region ist etwa die Metropolregion Rhein-Ruhr, wo es viele Städte ähnlicher Größe und Bedeutung gibt.²

¹ BMVBS (2007): S. 5.

² Vgl. Sinz (2007): S. 27.

2.2. Bestimmungsfaktoren

Vier Funktionen werden üblicherweise zur groben Einordnung der Bedeutung einer Region genannt.³ Nach der Charakterisierung des Ruhrgebiets, der Region Köln/ Bonn und dem Rheinland werden sie beispielhaft auf die Metropolregionen angewendet.⁴

2.2.1. Entscheidungs- und Kontrollfunktion

Hier geht es um den wirtschaftlichen und politischen Einfluss, der aus der Region hervorgeht und von bestimmten Institutionen verkörpert wird. Beispielsweise internationale Unternehmen, die ihren Haupt- oder einen wichtigen Zweigsitz in der Region haben oder eine Börse von internationaler Bedeutung. Institutionen wie nationale Parlamente, Regierungssitze und Ministerien spiegeln die politische Bedeutung der Region wider. Auch Einrichtungen supranationaler Organisationen wie die Europäische Union oder die Vereinten Nationen werden hier berücksichtigt.

2.2.2. Innovations- und Wettbewerbsfunktion

Von Bedeutung ist bei diesem Aspekt die Erzeugung und Verbreitung von materiellen und immateriellen Gütern. Als wichtige Institutionen dienen wissenschaftliche Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen, wie Hochschulen und Institute. Außerdem tragen soziale und kulturelle Institutionen zur Stärkung der Funktion bei.

2.2.3. Gateway-Funktion

In der Gateway-Funktion wird die Vernetzung der Region mit der Welt zusammengefasst. Typisch sind die Lage an international bedeutsamen Verkehrswegen und das Vorhandensein von Häfen, Bahnhöfen und Flughäfen, damit der Zugang zum Güterhandel und Personenverkehr möglich ist. Bedeutsame Medien vor Ort, große Messen, Ausstellungen und Kongresse geben der Region internationale Bedeutung. Auch die Versorgung mit modernen Kommunikationsmitteln, zum Beispiel in Form von schnellen Internetzugängen, ist charakteristisch.

³ Vgl. BMVBS (2007): S. 6.

⁴ Siehe Abbildung 6.

2.2.4. Symbolfunktion

Hierbei geht es einerseits um kulturelle Aspekte, wie den Sitz von Theatern, Opernhäusern oder Museen. Andererseits spielen auch die architektonische Attraktivität der Region und das „Image“ eine Rolle.

2.3. Problematik und Ziele

Die regionale Kooperation steht vor zahlreichen Herausforderungen: Zunächst müssen zu beteiligende/ interessierte Akteure gefunden werden. Das Ziel ist, Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft an einen Tisch zu bringen und einen gemeinsamen Nenner der Interessen zu finden.⁵

In der wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit der Thematik geht man davon aus, dass sich eine Metropolregion nicht von oben anordnen lässt. Die Strukturen und Netzwerke müssen in einem „bottom-up“-Prozess, also von unten herauf, entstehen. Ziele der Kooperation müssen selbst bestimmt werden, wobei man auf das freiwillige Engagement der Akteure angewiesen ist.⁶ Dieser Problemstellung schließt sich die Frage an, wie und von wem die Teilnehmer koordiniert werden. Dies führt dazu, dass sich die real existierenden Metropolregionen sehr voneinander unterscheiden, was Funktionen, Akteure und Ziele angeht.

Der Verwaltungsapparat der Bundesrepublik zeichnet sich dadurch aus, dass sie ein starres, föderalistisches Gefüge ist und somit verschiedene Ebenen der politischen Gestaltung kennt. Metropolregionen sind aber dynamisch und zunächst ohne klare Konventionen.⁷ Da sie meist vertikal zwischen Kommunen und Regierungsbezirken angesiedelt sind, fällt es schwer, die politische Zuständigkeit zu klären, was auch Auswirkungen auf die Legitimation hat: Schließlich ist es ein grundlegendes Prinzip des Föderalismus, dass die politischen Organe jeder Ebene durch demokratische Prozesse legitimiert sind.

⁵ Vgl. Thoben (2007): S. 10f.

⁶ Vgl. Blotevogel (2007): S. 57.

⁷ Vgl. Wiese/ Thierstein (2011a): S. 128.

2.4. Fördermöglichkeiten

Neben den sich ohnehin ergebenden Vorteilen regionaler Zusammenarbeit ist ein zentrales Anliegen der Kooperation die Akquisition von Fördergeldern. Arbeiten mehrere Gemeinden oder Städte zusammen, lassen sich größere Projekte planen, die einerseits mit mehr Effizienz und andererseits mit mehr öffentlicher Wirkung realisiert werden können. In der Wissenschaft wird bereits dahingehend geforscht, ob „zukünftig wichtige Fördertatbestände staatlicher Subventionen nur noch an verfasste Metropolregionen gekoppelt werden.“⁸

Auf europäischer Ebene spielt die regionale Strukturförderung als zweitgrößter Haushaltsposten mit rund 300 Milliarden Euro eine große Rolle. Besonders von Bedeutung für die Metropolregionen ist, dass im Rahmen der Lissabon-Strategie seit 2000 nicht nur noch strukturschwache, sondern auch bereits wirtschaftlich gut situierte Regionen, die besonderes Wachstumspotential aufweisen, gefördert werden.⁹ Der Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland (IKM) als Dachverband der elf deutschen Metropolregionen begrüßt diese Entwicklung ausdrücklich und betont, dass Metropolregionen als Empfänger europäischer Fördergelder zu einer wesentlichen Effizienzsteigerung der verwendeten Mittel führten.¹⁰ Deswegen fordert er auch weitere finanzielle Anreize für regionale Kooperationen und die Nutzung von Wettbewerbsverfahren bei der Mittelvergabe, um die Zusammenarbeit innerhalb der Regionen zu fördern.

Auf Landesebene wird entsprechend dem Subsidiaritätsprinzip der EU die europäische Strukturpolitik umgesetzt. Der Europäische Strukturfonds (ESF) als einer der beiden großen Strukturfonds hat dabei in erster Linie beschaffungspolitische Ziele. In NRW sind die Regionalagenturen (vor Ort sind dies die Regionalagentur Bonn/Rhein-Sieg und die Regionalagentur Region Köln) für die Umsetzung des ESF zuständig. In Arbeitsgruppen wirken dort die Agenturen für Arbeit, die Jobcenter, beteiligte Kommunen, Arbeitgeberverbände und Gewerkschaften mit.

Der zweite wichtige Strukturfonds der EU ist der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE). Aufgrund des hohen Entwicklungsstandes Westdeutschlands kommt für

⁸ Vgl. Thierstein (2007): S. 46.

⁹ Vgl. BMVBS (2007): S. 7f.

hiesige Regionen hauptsächlich die Stärkung der „Regionalen Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung“ infrage, das sogenannte „Ziel 2“. Seitens des EFRE stehen dem Land in der Förderperiode 2007-2013 etwa 1,25 Milliarden Euro zur Verfügung.¹¹ Die Maßnahmen, die durch den EFRE und auch durch den ESF gefördert werden, erhalten überdies Zuwendungen vom Land und/ oder von privaten Investoren.

Als Beispiel für eine weitere Fördermaßnahme des Landes Nordrhein-Westfalen, die auf regionale Kooperationen zwischen Politik, Unternehmen, Verbänden und Bürgern abzielt, können die „Regionalen“ angeführt werden.¹² Die beteiligten Akteure sollen ein Leitbild zum Thema Strukturwandel entwickeln, mit dem sie sich für eine „Regionale“ bewerben können. Neben finanzieller Förderung durch das Land soll eine Effizienzsteigerung auch durch die Einbindung verschiedener Akteure erreicht werden.

¹⁰ Vgl. IKM (2010b): S. 1.

¹¹ MWEBWV NRW (2011).

¹² Vgl. ILS NRW/ MBV NRW (2006): S. 5f.

3. Metropolregionen in Nordrhein-Westfalen

3.1. Einleitung

Diese Untersuchung beschäftigt sich mit mehreren Regionen, die geografisch allesamt nicht exakt umrissen werden können. Grund dafür ist, dass sich die Akteure der Metropolregionen in einem bottom-up-Prozess zusammenfinden die Abgrenzung selbst vornehmen sollen.

Alle Entwürfe eint, dass sie aus der Metropolregion Rhein-Ruhr, die einleitend vorgestellt wird, hervorgehen. Sie teilen somit ihre Lage im Herzen Europas in der sogenannten „Blauen Banane“. Die „Blaue Banane“ ist ein Modell des französischen Geographen Roger Brunet. Sie erstreckt sich bogenförmig von London über Belgien, den Süden der Niederlande, das Rheinland und die südwestlichen Bundesländer, die Schweiz und den Westen Österreichs bis

Abb. 1: Europa mit der Blauen Banane



Norditalien. In diesem Bereich befinden sich die meisten Schlüsseleinrichtungen der Europäischen Union. In der „Blauen Banane“ sind die Metropolregionen London, Randstad, Rhein-Ruhr, Rhein-Main, Rhein-Neckar, Stuttgart und Lombardei enthalten.

Innerhalb einer Reisedstunde können 16 Millionen Menschen Nordrhein-Westfalen erreichen, innerhalb von drei Stunden sind es 60 Millionen. Im Umkreis von 500 Kilometern leben 40 Prozent der EU-Bevölkerung, die zwei Drittel des Bruttoinlandsprodukts der EU erwirtschaften.

Der Rhein ist als wichtigste Wasserstraße Europas einer der Standortfaktoren für den Handel. Mit Duisburg und Köln liegen die beiden größten deutschen Binnenhäfen in Nord-

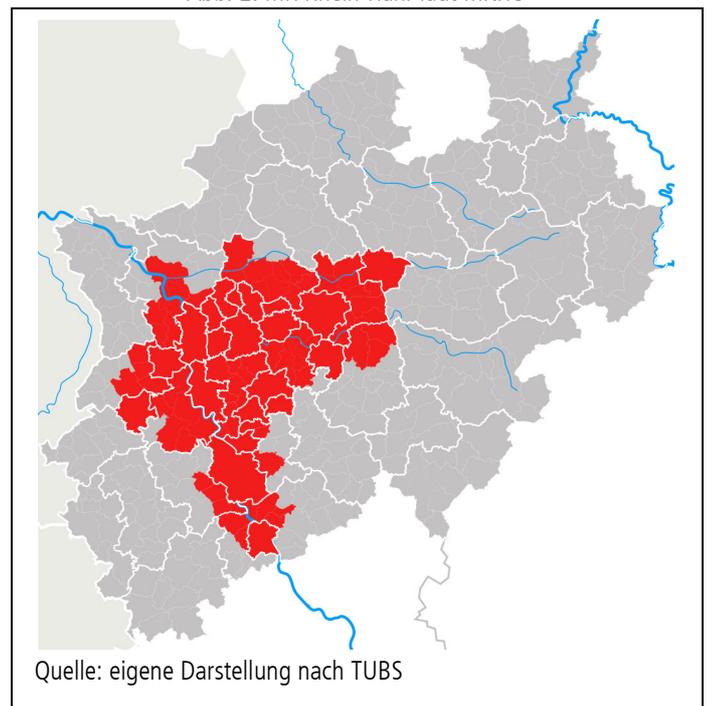
rhein-Westfalen. Der Güterverkehr spielt für alle Transportwege eine bedeutsame Rolle: Der gesamte Transitverkehr zwischen den belgischen und niederländischen ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam), sowie Süd- und Osteuropa über Straße, Schiene und den Wasserweg, verläuft durch das Rheinland und das Ruhrgebiet. Dieser Wirtschaftsfaktor stellt aber auch eine große infrastrukturelle Herausforderung dar: Prognosen rechnen mit einer Güterverkehrszunahme von bis zu 70 Prozent bis 2025.¹³

3.2. Charakterisierung

3.2.1. Metropolregion Rhein-Ruhr

Die Metropolregion Rhein-Ruhr wurde von der deutschen Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) 1995 festgelegt. Das Gebiet in dieser Form ist geprägt von seiner dichten Besiedlung und umfasst – je nach Definition – zwischen einem Fünftel und einem Drittel der nordrhein-westfälischen Landesfläche und zwischen zehn und zwölf Millionen Einwohnern.¹⁴ Es gibt verschiedene Differenzierungen innerhalb der Metropolregion. Eine ist die Unterscheidung von „Rheinschiene“ und „Ruhrachse“, eine andere trennt die „Metropole Ruhr“ von der „Metropolregion Köln/Bonn“ bzw. der „Metropolregion Rheinland“, welche bis an die Grenze zu Belgien und der Niederlande reicht.¹⁵

Abb. 2: MR Rhein-Ruhr laut MKRO



Die Metropolregion ist einer der dichtesten Ballungsräume Europas und „unter den führenden Geschäfts- und Industriebereichen der Welt.“¹⁶ So beeindruckend dies auch klingen mag, bringt der Umfang auch Probleme mit sich: Die Metropolregion Rhein-Ruhr ist ein

¹³ Vgl. IHK-Initiative Rheinland (2009): S. 3.

¹⁴ Vgl. IKM (2010a): S. 14.

¹⁵ Vgl. Thoben (2007): S. 9.

äußert heterogenes Gefüge, das auf dem Reißbrett entstand. Die Kooperation wurde den beteiligten Körperschaften aufgezwungen. Der Beschluss der MKRO, Metropolregionen zu ernennen und somit von oben anzuordnen, widerspricht dem wissenschaftlichen Ansatz, dass die Regionen sich selbst bilden müssen. Blotevogel resümiert daher, dass „die reale Wirkung in der Praxis von Politik und Planung gleich Null“¹⁷ blieb. Eine „bottom-up“-Entwicklung wie in der oben vorgestellten Metropolregion Rhein-Neckar geschah in der Region Rhein-Ruhr nicht. Im Laufe der Zeit haben sich lediglich Strukturen gebildet, die stets nur einen Teil der Region repräsentieren.

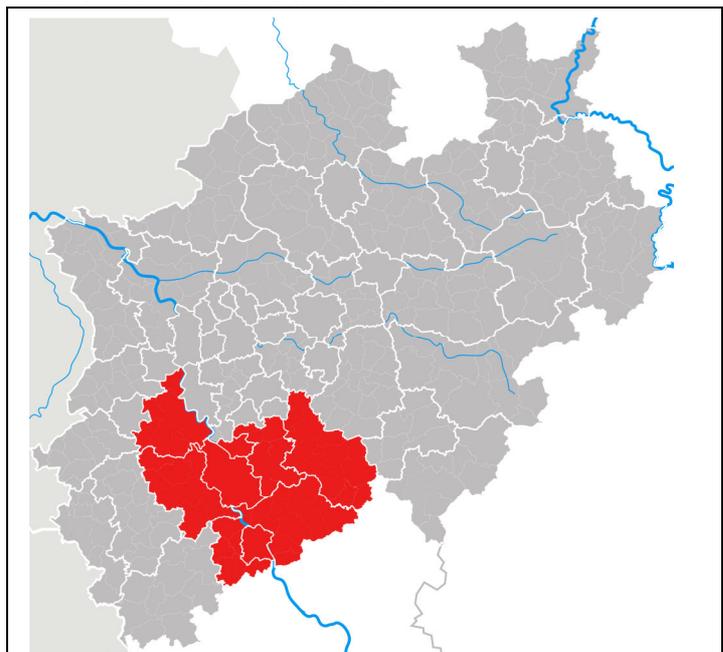
Da selbst der IKM, also der von den Metropolregionen ins Leben gerufene Dachverband, bei der Metropolregion Rhein-Ruhr von einer „Metropole Ruhr“ und einer „Metropolregion Köln/Bonn“ als Teilregionen spricht, ist eine weitere Beschäftigung mit der Gesamtregion Rhein-Ruhr unnötig, es wird stattdessen auf die Teilregionen eingegangen.

3.2.2. Metropolregion Köln/ Bonn

Die Region Köln/ Bonn ist aktuell eher als loses Netzwerk zu verstehen. In ihrer größten Dimension umfasst die Region die kreisfreien Städte Köln, Leverkusen und Bonn und weiterhin den Rhein-Erft-Kreis, den Rhein-Sieg-Kreis, den Rheinisch-Bergischen Kreis und den Oberbergischen Kreis und inzwischen auch den Rhein-Kreis Neuss.

Köln kann dem in Deutschland sehr präsenten Problem des Bevölkerungsrückgangs relativ gelassen entgegensehen: Nach stetigem Wachstum seit Mitte der 1980er Jahre darf man sich inzwischen offiziell (wieder)

Abb. 3: Kommunen im Verein Köln/Bonn



Quelle: eigene Darstellung nach TUBS

¹⁶ Grier (2001): S. 6.

¹⁷ Blotevogel (2007): S. 57.

Millionenstadt nennen. Auch für Bonn wird in den nächsten Jahren ein Bevölkerungswachstum erwartet. Diese an sich positive Entwicklung führt allerdings auch zu Problemen: Die Wohn- und Gewerbeflächen in den Städten werden knapp und die Preise steigen. Dem kann nur in Kooperation mit den umliegenden Kommunen entgegengewirkt werden, die ihrerseits Bevölkerungsrückgänge verzeichnen müssen.

Die diversifizierte Wirtschaftsstruktur macht die Region weniger anfällig für spezifische Nachfrageeinbrüche.¹⁸ Der Mittelstand deckt in der Region ein breites Spektrum an Produktion und Dienstleistungen ab und ist als Lieferant für den Weltmarkt teilweise hoch spezialisiert – die moderne Industrie ist dabei herausragend. Insgesamt arbeiten über zehn Prozent der Industriebeschäftigten Nordrhein-Westfalens in der Region.¹⁹ Die wichtigen Branchen sind Energiewirtschaft, Chemie, Maschinenbau und Automotive, also die Entwicklung, Produktion und Vermarktung von Automobilen, die genannten mittelständischen Unternehmen dienen oftmals als Zulieferer.

Den größten Wirtschaftssektor stellen jedoch Dienstleistungen dar. Der Anteil von Dienstleistungen an der Bruttowertschöpfung liegt für Bonn beispielsweise bei 85 Prozent (Deutschland: 73 Prozent).²⁰ Herausragend sind dabei die Finanz- und Versicherungsbranche, Medien und der Handel. Durch die gute Infrastrukturanbindung und speziell den Güterverkehr über Schiene, Wasser und Luft hat auch die Logistikbranche eine hohe Bedeutung.²¹

Landesweit hat Bonn mit 22 Prozent den höchsten Anteil an Beschäftigten mit Hochschul- und Fachhochschulabschluss, in Gesamtdeutschland sind es lediglich 10 Prozent.²² Bonn ist Sitz weltbekannter Forschungsinstitute wie dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), dem Fraunhofer Institutszentrum St. Augustin und mehreren Max-Planck-Instituten. Weiterhin haben mit der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG), dem Deutschen Akademischen Austauschdienst (DAAD) und der Hochschulrektorenkonferenz

¹⁸ Vgl. Wiese/ Thierstein (2011a): S. 1.

¹⁹ Vgl. IHK NRW (2009): S. 104.

²⁰ Vgl. IHK NRW (2009): S. 71.

²¹ Vgl. IHK NRW (2009): S. 103f.

²² Vgl. IKM (2010a): S. 19.

(HRK) wichtige wissenschaftliche Institutionen ihren Hauptsitz in Bonn. Auch Köln ist mit seiner Universität, die zu den ältesten Universitäten Europas zählt und zwölf weiteren Hochschulen ein wichtiger Wissenschaftsstandort.

Die beiden Städte und ihr Umland sind bedeutende kulturelle Zentren. Über hundert Museen in und um Köln und Bonn, Burgen, Schlösser, Kirchen, Opernhäuser, Theater und Konzerte bieten ein reichhaltiges Angebot – der Karneval darf als kulturelles Aushängeschild und auch als Wirtschaftsfaktor dabei nicht vergessen werden.

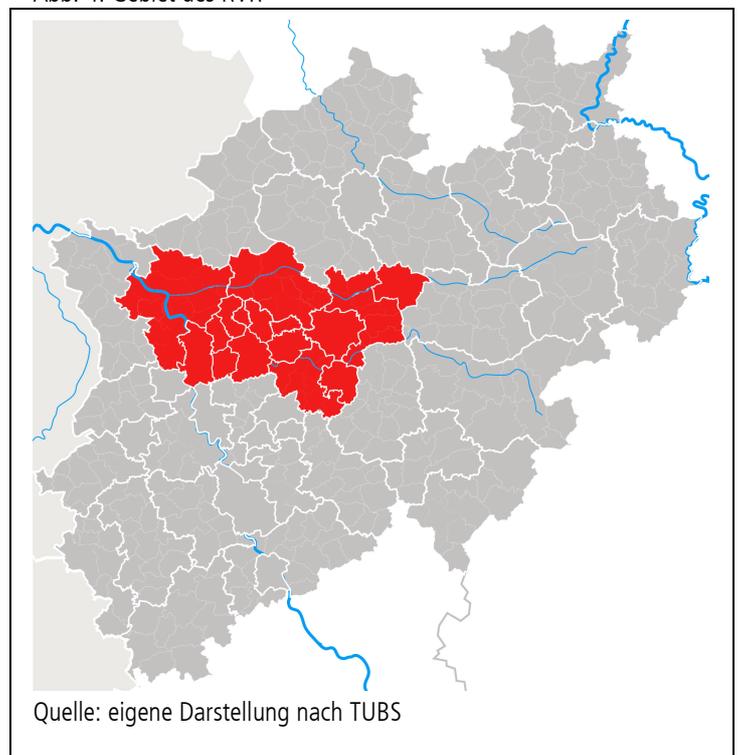
Der Messestandort Köln und der „Wirtschaftsfaktor Bonn International“²³, sowie das Kulturangebot wirken sich auf den Tourismus in der Region aus. Die Zahl der Übernachtungen in der Region Köln/ Bonn hat zwischen 2000 und 2008 um mehr als ein Fünftel zugenommen, gut ein Viertel der Übernachtungsgäste kommen aus dem Ausland.²⁴

3.2.3. Metropolregion Ruhr

Das Ruhrgebiet ist wie die ganze Metropolregion Rhein-Ruhr geprägt von seiner polyzentrischen Struktur und seiner dichten Besiedlung. Geht man vom Gebiet des Regionalverbands Ruhr (RVR) aus, erstreckt sich das Gebiet vom Kreis Wesel im Westen bis nach Hamm im Osten. Der nördlichste Punkt ist im Kreis Recklinghausen, der südlichste im Ennepe-Ruhr-Kreis. Die größten Städte sind Duisburg, Essen, Bochum und Dortmund.

Die Region galt lange als die Herzkammer der deutschen Industrie. Der Abschwung der deutschen Montanindustrie, die Schließung von Zechen und die zunehmende Automatisierung in der in-

Abb. 4: Gebiet des RVR



Quelle: eigene Darstellung nach TUBS

²³ IHK NRW (2009): S. 73.

²⁴ Vgl. IKM (2010a): S. 24.

dustriellen Produktion, haben die Region in eine Krise gestürzt. Während die Bruttowertschöpfung zwischen 1976 und 2000 in den Regionen Düsseldorf (plus 180 Prozent) und Köln/ Bonn (plus 195 Prozent) deutlich stieg, konnte das Ruhrgebiet nur ein Wachstum von 115 Prozent verzeichnen.²⁵

Der Strukturwandel hat in den meisten Städten zu einer Arbeitslosenquote geführt, die die höchste in den alten Bundesländern ist. In Gelsenkirchen, Duisburg oder Dortmund liegt sie bei rund 14 Prozent. Trotz des Facharbeitermangels verlassen daher vor allem junge Menschen das Ruhrgebiet. Prognosen zufolge wird die Bevölkerung zwischen der Jahrtausendwende und dem Jahr 2015 um sieben Prozent sinken, worunter vor allem die Großstädte leiden werden.²⁶

Dienstleistungen, vor allem solche, die eng mit der industriellen Produktion verbunden sind, sind auch im Ruhrgebiet inzwischen der größte Wirtschaftssektor. Essen sticht als Hauptsitz zahlreicher Industrie- und Handelsunternehmen besonders hervor.²⁷

Das Ruhrgebiet hat sich zum Standort zahlreicher wissenschaftlicher Einrichtungen und Hochschulen entwickelt. Ohne auf eine lange Tradition zurückblicken zu können, wurden die Hochschulen ab den 1960er Jahren neugegründet. Mit dem Ziel, wissensökonomischen Ansprüchen nachzukommen, sind vielerorts Forschungsinstitute, Technologieparks und Gründerzentren an die Hochschulen angegliedert. Die Zahl der Studierenden je tausend Einwohner ist mit 32 im Ruhrgebiet so hoch wie in keiner anderen deutschen Metropolregion und deutlich über dem bundesdeutschen Schnitt (MR: 26, Deutschland: 25); gleichzeitig ist die Betreuungsquote mit 14 Lehrenden je tausend Studierenden nirgendwo so niedrig (MR/ Deutschland: 23).²⁸

Zahlreiche Maßnahmen sollen das Ruhrgebiet zu einer kulturell attraktiven Region machen. Als bislang größten Erfolg kann man sicherlich die Ausrichtung der Europäischen Kulturhauptstadt 2010 bezeichnen. Hinzu kommen Rekultivierungsmaßnahmen, die in die „Route der Industriekultur“ aufgenommen wurden.

²⁵ Vgl. ILS (2003): S. 21.

²⁶ Vgl. Strohmeier/ Neubauer/ Prey (2002): S. III.

²⁷ Siehe beispielhaft Abbildung 6.

²⁸ Vgl. IKM (2010a): S. 20.

Der Sport spielt im Ruhrgebiet eine wichtige Rolle. Nicht nur, dass viele traditionsreiche deutsche Fußballvereine aus dem Ruhrgebiet kommen, auch die immer wieder aufkeimenden Pläne einer Bewerbung für die Olympischen Spiele zeigen den Stellenwert.²⁹

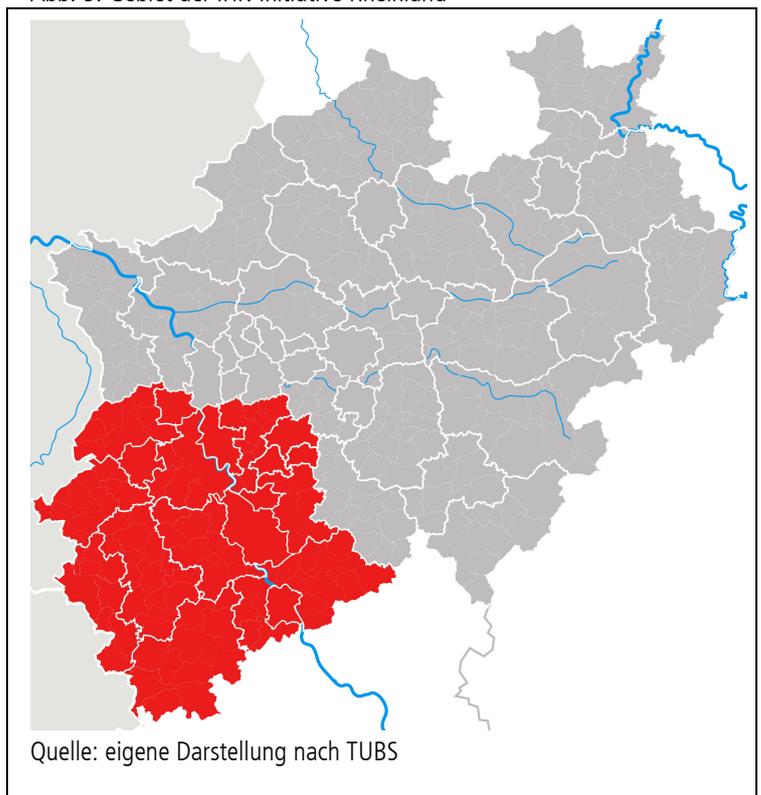
3.2.4. Metropolregion Rheinland

Das dritte, ebenfalls nicht offiziell als Metropolregion anerkannte Gebilde, ist das Rheinland. Auch hier ist nicht klar definiert, welchen Umfang die Metropolregion haben soll. Teils wird von den Regierungsbezirken Köln und Düsseldorf bis nördlich zur Ruhrmündung gesprochen – dies entspricht im Groben der sogenannten Rheinschiene – mitunter ist auch nur der Raum um das Rheinische Braunkohlerevier, also etwa das Dreieck Aachen/ Köln/ Bonn, gemeint.

Die Idee einer Metropolregion Rheinland ist vergleichsweise jung, deswegen gibt es hier bislang weder politische Institutionen noch Bündnisse mit Vereinsstruktur. Es wird abzuwarten sein, ob und wie regionale Kooperation im Rheinland stattfindet. Die Akteure sind derzeit in der Zielfindungsphase.

Aktuell publik gemacht wird die Idee einer Metropolregion Rheinland einerseits von einer Initiative der ansässigen Industrie- und Handelskammern und als Innovationsregion Rhei-

Abb. 5: Gebiet der IHK-Initiative Rheinland



²⁹ Vgl. Wiedemann (2011): S. 8.

nisches Revier (IRR) andererseits von der nordrhein-westfälischen Landesregierung. Eine Metropolregion Rheinland, in welcher Form auch immer, soll den Einfluss der Region stärken.

Von ihren Unterstützern wird das Rheinland als wirtschaftlich stärkste Region Deutschlands beschrieben. Ein Drittel der Bevölkerung Nordrhein-Westfalens und rund 470 000 Betriebe erwirtschaften hier fast die Hälfte des Landes-BIP.³⁰ Wie für die Region Köln/Bonn wird auch hier von einem leichten Bevölkerungswachstum in den nächsten Jahren ausgegangen. Die Charakteristika der Region Köln/ Bonn wurden bereits aufgeführt, als Oberzentren spielt Düsseldorf eine weitere herausragende Rolle als Landeshauptstadt, Dienstleistungs- und Medienzentrum.

Das Rheinland ist das größte Braunkohlerevier Europas. Mehr als die Hälfte der deutschen Braunkohleproduktion findet in den rheinischen Tagebauen statt.³¹ Direkt daran angeschlossen sind vier der sieben leistungsfähigsten Kohlekraftwerken Deutschlands: Niederaußem, Weisweiler, Frimmersdorf und Neurath. Die Energiewirtschaft hat damit eine erhebliche Bedeutung für die Region und durch den sich vollziehenden Atomausstieg wird die Kohle auch in den nächsten Jahrzehnten noch der wichtigste Energieträger bleiben. Dieselben Kraftwerke befinden sich allerdings auch auf den Plätzen 3 bis 7 der europäischen Kraftwerke mit dem höchsten CO₂-Ausstoß, sowohl absolut als auch je produzierter Kilowattstunde Strom.³²

Weiterhin ist das Landschaftsbild durch die gigantischen Braunkohletagebaue zerschnitten, rund 290 Quadratkilometer wurden bislang abgebaggert,³³ teils mit erheblichem Aufwand. So mussten Autobahnen und Gleistrassen verlegt und ganze Dörfer umgesiedelt werden. Rekultivierungsmaßnahmen sind aufwändig und zeitintensiv. Sie bieten aber auch die Chance, Naherholungsgebiete zu schaffen. RWE Power zieht eine positive Bilanz und

³⁰ Vgl. IHK-Initiative Rheinland (2011): S. 10.

³¹ Vgl. IHK NRW (2009): S. 107.

³² Vgl. WWF European Policy Office (2007): S. 1f.

³³ Vgl. RWE (o. J.): S. 4.

behauptet, von den genannten 290 Quadratkilometern seien inzwischen zwei Drittel wieder nutzbar gemacht worden.³⁴

Im Rheinland befinden sich 26 Hochschulen, das ist die Hälfte aller Hochschulen Nordrhein-Westfalens. Die RWTH Aachen ist außerdem die einzige sogenannte Elite-Universität des Landes. Mit dem Forschungszentrum Jülich und zahlreichen weiteren Forschungseinrichtungen und Instituten an den Hochschulstandorten hat die Region weltweite wissenschaftliche Bedeutung.³⁵ Davon ausgehend, dass Humankapital den „zentrale[n] Grundstoff unserer westlichen Wirtschaften“³⁶ darstellt, weiß man die Bedeutung der Forschungs- und Bildungseinrichtungen zu schätzen.

3.2.5. Zusammenfassung

Die folgende Abbildung ordnet Ruhrgebiet, Köln/ Bonn und das Rheinland in die vier Bestimmungsfaktoren von Metropolregionen ein. Die Metropolregion Rhein-Ruhr ist hier nicht enthalten, da die meisten Charakteristika der drei genannten Regionen auf sie ebenfalls zutreffen. Die genannten Punkte sind nur als Beispiele zu verstehen und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

³⁴ Vgl. RWE (o. J.): S. 5.

³⁵ Vgl. IHK-Initiative Rheinland (2011a): S. 5.

³⁶ Wiese/ Thierstein (2011a): S. 130.

Abb. 6: Anwendung der Bestimmungsfaktoren auf Metropolregionen

		RUHRGEBIET	KÖLN/ BONN	RHEINLAND (abweichend von Köln/ Bonn)
Entscheidungs-/ Kontrollfunktion	Politik	- RVR Essen - Bezirksregierungen Arnsberg/ Münster	- Bundesstadt Bonn - Bezirksregierung Köln	- Landtag NRW - Bezirksregierungen Köln/ Düsseldorf
	Wirtschaft	- Aldi Süd Essen - Karstadt Essen - Opel Bochum	- Bayer Leverkusen - Deutsche Telekom Bonn - Deutsche Post Bonn - Ford Köln	- E.ON Düsseldorf - Grüenthal Aachen - Henkel Düsseldorf - Saint-Gobain Aachen
Innovations-/ Wettbewerbsfunktion	Int. Organisationen		- Vereinte Nationen Bonn	- China Kompetenzzentrum Düsseldorf
	Hochschulen	- FernUniversität Hagen - Universität Duisburg-Essen	- Universität zu Köln - Universität Bonn	- RWTH Aachen - Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf
Gateway-Funktion	Institute	- Wissenschaftspark Gelsenkirchen	- Dt. Zentrum f. Luft-/ Raumfahrt Köln	- Forschungszentrum Jülich
		- Flughafen Dortmund	- Flughafen Köln/Bonn	- Flughafen Düsseldorf
	Verkehr	- Duisburg-Ruhrorter Häfen	- Kölner Häfen	- Neuss-Düsseldorfer Häfen
		- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr - Essen Hauptbahnhof	- Verkehrsverbund Rhein-Sieg - Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main	- Euregiobahn - Montzenroute
	Medien	- Westdeutsche Allgemeine Zeitung	- Mediapark Köln	- Medienhafen Düsseldorf
Messen	- Messe Essen	- Koelnmesse	- Messe Düsseldorf	
Symbolfunktion		- Kulturhauptstadt 2010	- Museumsmeile Bonn	- Weltkulturerbe Aachener Dom
		- Landschaftspark Duisburg-Nord	- Kölner Karneval	- Neusser Schützenbrauchtum

Quelle: eigene Darstellung

3.3. Akteure und ihre Ziele

Im Folgenden werden Netzwerke vorgestellt, in denen sich die Gewerkschaften engagieren und/ oder sich explizit mit dem Thema Metropolregion auseinandersetzen.

3.3.1. Metropolregion Köln/ Bonn: Verein Region Köln/Bonn e.V.

Köln/ Bonn wird als Metropolregion vom Verein Region Köln/Bonn e.V., der 1992 gegründet wurde, repräsentiert und vermarktet. Metropolregion nennt man sich seit 2008 und ersucht als nächsten großen Schritt in dieser Entwicklung die Anerkennung der Metropolregion durch die MKRO und somit gleichzeitig die Lösung von Rhein-Ruhr. Um für Unterstützung durch die Landesregierung zu werben und neben der Metropole Ruhr als eigenständige Metropolregion in den Landesentwicklungsplan (LEP) 2025 aufgenommen zu werden, richtete der Verein im November 2010 ein Schreiben an die Ministerpräsidentin des Landes Nordrhein-Westfalen. Durch den Regierungswechsel und eine daraus resultierende Änderung der Zuständigkeiten³⁷ wird sich der Prozess zur Fertigstellung des LEP aber voraussichtlich verzögern.

Der Verein geht bei der Metropolregion von einem Gebiet aus, das den beteiligten Gebietskörperschaften entspricht. Er versteht sich selbst „aufgrund seiner langjährigen Existenz“³⁸ als „eine feste Größe in der Regionalentwicklung“³⁹. In den Verein sind die kreisfreien Städte Leverkusen, Köln und Bonn, sowie die Landkreise Rhein-Erft, der Rhein-Kreis Neuss, der Oberbergische Kreis, der Rhein-Sieg-Kreis und der Rheinisch-Bergische Kreis und der LVR als Mitglieder, sowie die Bezirksregierung Köln und der Kreis Ahrweiler als Kooperationspartner integriert. Die Wirtschaft ist durch die Kreissparkasse Köln, die Sparkasse KölnBonn, die Sparkasse Leverkusen, die Handwerkskammer zu Köln, die IHK Bonn/ Rhein-Sieg und die IHK Köln beteiligt. Ein weiteres Mitglied ist die DGB Region Köln-Bonn.

Der Vorstand des Region Köln/Bonn e.V. bildet im Groben die Mitglieder des Vereins ab. Das Gremium, in dem alle Beteiligten zusammentreffen, ist die Mitgliederversamm-

³⁷ Die Regionalplanung wurde durch die Neuordnung der Ministerien im Juli 2010 vom umstrukturierten MWME der Staatskanzlei zugeschrieben.

³⁸ Region Köln/Bonn e.V. (2010): S. 23.

³⁹ Ebd.

lung. Eine demokratische legitimierte Institution gibt es nicht, allerdings hat der Verein Köln/Bonn auch keine politischen Kompetenzen. Unternehmen können sich in der Wirtschaftsinitiative Köln/Bonn e.V. beteiligen. Die Initiative ist verknüpft mit dem Verein Region Köln/Bonn und vereint 38 ansässige Unternehmen und Verbände.

Der Verein unterhält aktuell fünf Arbeitskreise, die sich aus den Vereinsmitgliedern und externen Experten zusammensetzen: Arbeitskreis Natur und Landschaft, Arbeitskreis Europa und Arbeitskreis Rhein, sowie die Arbeitskreise der Wirtschaftsförderer und der Regionalbeauftragten, in denen auch der DGB mitwirkt.

Ein weiteres Ziel des Vereins ist die Koordination bei der Bewerbung um Fördergelder. Im Jahr 2007 wurde zu diesem Zweck COMPASS (COMPetitiveness ASSistance) eingerichtet. Seitdem sei es dem Verein gelungen, Bewerber um Fördermaßnahmen gezielt zur Kooperation miteinander anzuregen und gezielt zu beraten.⁴⁰ Mit einer Fördermitteldatenbank verschafft der Verein Interessierten einen Überblick über entsprechende Möglichkeiten.

3.3.2. Metropolregion Ruhr: RVR

Was die Institutionalisierung angeht, hat das Ruhrgebiet schon nach dem Ersten Weltkrieg mit dem Vorläufer des RVR einen Zweckverband geschaffen, der die Zusammenarbeit der angehörigen Kommunen organisiert. Inzwischen ist der RVR für das ganze Ruhrgebiet federführend als Regionalplanungsinstanz zuständig. Zu diesem Zweck verabschiedete der nordrhein-westfälische Landtag im Februar 2004 das „Gesetz über den Regionalverband Ruhr“. Das Ruhrparlament, welches sich aus Trägern exekutiver und legislativer Gewalt der Kommunal-, Bezirks-, Landes- und Bundesebene zusammensetzt, hat sich 2009 konstituiert.⁴¹ Der RVR ist dabei in erster Linie als politische Zwischenebene zu verstehen, die Akteure aus Wirtschaft und Gesellschaft formell nicht einbindet. Trotz ihrer langen Tradition weist der RVR als Zweckverband der Metropolregion Ruhr also keine allzu tiefe Integration von Politik, Wirtschaft und Gesellschaft auf.

⁴⁰ Vgl. Region Köln/Bonn e.V. (2010): S. 8.

⁴¹ Vgl. RVR (2010).

Der RVR hat ein breites Spektrum an politischen und administrativen Zuständigkeiten, die die regionale Zusammenarbeit betreffen. Im Wesentlichen sind dies Raumplanung, Öffentlichkeitsarbeit und Vermarktung, sowie kulturelle Belange.

Die Raumplanung im Bereich der angeschlossenen Kommunen liegt seit Herbst 2009 vollständig in der Hand des RVR. Die Ziele der zentralen Planung entsprechen denen der Theorie: Es soll eine Effizienzsteigerung erreicht, ruinöse Konkurrenz zwischen den Kommunen vermieden und Nachhaltigkeit gesichert werden.

Die „Route Industriekultur“ bündelt die Industriedenkmäler, Museen und Landschaftsparks und wird ebenfalls vom RVR getragen. Die Region versucht, unter Betonung der Identität als Industriemetropole, durch kulturelle Investitionen den Strukturwandel für eine Mehrung der Lebensqualität zu nutzen. Welchen Erfolg die kulturelle Kooperation hat, ließ sich im Jahr 2010 beeindruckend im Rahmen der Europäischen Kulturhauptstadt feststellen.

3.3.3. Metropolregion Rheinland: IHK-Initiative Rheinland

Die IHK-Initiative Rheinland setzt sich aus den Industrie- und Handelskammern Aachen, Bonn/ Rhein-Sieg, Düsseldorf, Köln und Mittlerer Niederrhein zusammen. Im Mai 2011 stieß der Kammerbezirk Wuppertal-Solingen-Remscheid hinzu. Die Initiative ist ein als freier Zusammenschluss, der die Kommunikation mit Politik, Wirtschaft und Wissenschaft sucht und sich dabei auf den Austausch bei Veranstaltungen konzentriert, ohne spezielle Institutionen zu schaffen.

Der IHK-Initiative Rheinland geht es um eine Metropolregion Rheinland mit gemeinsamem Standortmarketing, klaren politischen Zuständigkeiten, einer einheitlichen Raumplanung und dem Ausbau vorhandener Standortstärken. Diese Metropolregion soll im LEP 2025 festgelegt werden.⁴² Als Vorbild dienen dabei die Struktur und das Aufgabenfeld des RVR.⁴³ Die Initiative bekennt sich zu einem „bottom-up“-Prozess, in dem Landesregierung, Großstädte und Wirtschaft/ Kammern zunächst die Schlüsselakteure sein sollen. Inhalte

⁴² Vgl. IHK-Initiative Rheinland (2010): S. 15.

⁴³ Vgl. Schneider (2010).

und Projekte sollten dabei im Vordergrund stehen und als Prüfsteine für die Kooperation dienen, bevor man sich in Diskussionen über Abgrenzungen oder Namensgebungen verstrickt.⁴⁴

Vier Themenfelder werden in der ersten Zielfindungsphase identifiziert: Das erste Thema lautet Mobilität und Infrastruktur, besonders in Bezug auf den Güterverkehr auf dem Wasser- und Schienenweg und dem resultierenden „Verteilungskampf zwischen Nah- und Fernverkehr für Personen, sowie dem Güterverkehr“⁴⁵. Zweitens strebt die IHK-Initiative eine bessere Kooperation bei Kultur und Tourismus an. Im Idealfall soll eine koordinierende Institution gegründet werden. Das dritte Themenfeld lautet Wissen und Innovation. Die Stärke der Region als Wissensstandort wurde oben bereits erläutert, die Zusammenarbeit solle aber ausgebaut werden, damit Synergieeffekte besser genutzt werden können. Als viertes Ziel nennt die Initiative ein gemeinsames Standortmarketing, was die genannten Vorteile bündeln und vermarkten soll. Dabei sei es wichtig, dass „Kirchturmdenken“⁴⁶ überwunden und Konkurrenz vermieden werde. Alleinstellungsmerkmale der Region sollten definiert werden, damit eine „Dachmarke Rheinland“⁴⁷ entstehen könne.

3.3.4. Metropolregion Rheinland: RegioGipfel

Einen ähnlichen Ansatz haben die Oberbürgermeister von Düsseldorf und Köln, die am 22. September 2011 den RegioGipfel einberiefen und dazu die kommunalen Politikspitzen und Vertreter der ansässigen Kammern, Sparkassen und regionalen Netzwerke einluden. Als Rheinland werden hier die Regierungsbezirke Köln und Düsseldorf definiert, letzterer allerdings ohne den Kreis Wesel und die Städte Duisburg, Essen, Mülheim/ Ruhr, sowie Oberhausen, die dem RVR angehören.

Die Ziele der Veranstaltung waren denen der IHK-Initiative nicht unähnlich. Bewertet wird diese Initiative als eine Kooperationsgemeinschaft,⁴⁸ jedoch war die Agenda eher

⁴⁴ Vgl. IHK-Initiative Rheinland (2011): S. 10.

⁴⁵ IHK-Initiative Rheinland (2011): S. 12.

⁴⁶ IHK-Initiative Rheinland (2011): S. 18.

⁴⁷ Ebd.

⁴⁸ Vgl. Stadt Köln (2011).

politisch geprägt. Die Veranstaltung kann als symbolische erste Zusammenkunft interpretiert werden. Es ging darum, Brücken zu schlagen und gemeinsame Ziele zu definieren. Am Ende des Regiogipfels wurden zwei Konsenspapiere zum Thema Verkehr und Kultur verabschiedet, konkrete Maßnahmen wurden nicht beschlossen. Überregionale Fachkreise sollen eingerichtet werden und gemeinsame Politiken vorbereiten.⁴⁹

3.3.5. Metropolregion Rheinland: Innovationsregion Rheinisches Revier

Eine weitere Initiative ist die Innovationsregion Rheinisches Revier (IRR) als „nachhaltige Perspektive für das Rheinische Revier“⁵⁰, die sich vor allem mit den Herausforderungen des Strukturwandels auseinandersetzen soll. Um einen breiten Ideenaustausch einzuleiten, rief die nordrhein-westfälische Landesregierung hierzu einen überparteilichen Beirat aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Gewerkschaften ins Leben, in dem auch Akteure aus den Niederlanden und Belgien mitwirken.⁵¹ Seitens der Gewerkschaften sind der DGB als Dachverband und die IG BCE als die Gewerkschaft, die sich mit dem Strukturwandel am ehesten befassen muss, engagiert.

Die IRR folgt dabei nicht der idealtypischen „bottom-up“-Bewegung, sondern stellt als eine von der Landesregierung eingesetzte Institution einen Längsschnitt durch die Gesellschaft dar. Momentan kann man die Initiative als „Ideenschmiede“ charakterisieren.

Die IRR beruft sich auf die „einzigartige[n] Struktur aus Forschung, Lehre, Technologiekompetenz und Industrie rund um das Thema Energie“⁵² des Rheinlands und sieht ihre Aufgabe darin, dieses Potenzial zu stärken und zuständige Institutionen und Akteure zu vernetzen. Innerhalb der IRR gibt es elf Arbeitsgruppen, die sich mit acht Themenschwerpunkten befassen. Diese sind: Wirtschaft und Beschäftigung, Verkehr und Kommunikation, Forschung und Entwicklung, Ausbildung und Qualifikation, Energie und Versorgung, nachhaltige Lebensqualität, Landschaft im Wandel, sowie Modellregion Rheinland.⁵³

⁴⁹ Vgl. ebd.

⁵⁰ NRWSPD/ Bündnis 90/Die Grünen NRW (2010): S. 33.

⁵¹ Vgl. IRR (2011a).

⁵² IHK-Initiative Rheinland (2011b): S. 1.

⁵³ Vgl. IRR (2011b).

4. Realtypus Rhein-Neckar

Um darzustellen, welche Entwicklung eine Metropolregion nehmen kann, wird im Folgenden kurz die Metropolregion Rhein-Neckar (MRN) vorgestellt. Sie verfügt über eigens für diesen Zweck geschaffene Institutionen, die sich aus demokratisch gewählten Mandatsträgern zusammensetzen und mit Kompetenzen ausgestattet sind, die die beschriebenen Regionalverbandes Ruhr noch übersteigen.

Die Region befindet sich im Dreiländereck Baden-Württemberg, Hessen, Rheinland-Pfalz. Die Ursprünge der regionalen Kooperation gehen bis in die 1950er Jahre zurück und wurden immer weiter ausgebaut. Schon früh stellte sich aufgrund der Grenzüberschreitung die Frage der politischen und administrativen Zuständigkeit, denn man hatte es mit drei Landesverfassungen, -parlamenten und -regierungen zu tun. Durch mehrere Staatsverträge zwischen den drei beteiligten Ländern wurde bis 2005 die Metropolregion eingerichtet und mit eigenen Kompetenzen ausgestattet. Idee war, mittels eines Public-Private-Partnership-Modells (PPP) einen Schulterschluss von Politik und Wirtschaft zu erzielen. Länderübergreifende Planungskompetenz war der Region bereits 1970 zugesprochen worden. Die gemeinschaftliche Regionalentwicklung in diesem Umfang ist deutschlandweit einzigartig und kann daher als mustergültig für andere Metropolregionen gelten.⁵⁴

Der „Verband Region Rhein-Neckar“ (VRRN) sorgt für die politische Repräsentation. Die Verbandsversammlung stellt darin eine Art Parlament dar. Sie setzt sich zusammen aus 23 geborenen Mitgliedern, allen Landräten und den (Ober-)bürgermeistern aller Städte mit mehr als 25 000 Einwohnern. 73 weitere Mitglieder der Versammlung sind entsandt von den Mitgliedskörperschaften. Sie sind Mitglieder von Stadt-, Kreis- oder Landtag. Die Verbandsversammlung wählt einen Verbandsvorsitzenden und bildet zwei Ausschüsse: Den Planungsausschuss und den Ausschuss für Regionalentwicklung und Regionalmanage-

⁵⁴ Vgl. MRN/ ZMRN (2010): S. 8.

ment. Auf diese Weise ist es möglich, einen gemeinsamen Regionalplan über die Grenzen dreier Bundesländer aufzustellen und zu realisieren.⁵⁵

Das zweite Standbein ist der „Verein Zukunft Metropolregion Rhein-Neckar e.V.“ (ZMRN). Hier findet die PPP-Arbeit statt und es sitzen politische Exekutivträger, Vertreter der Kammern und der größten ansässigen Unternehmen und wissenschaftliche Akteure zusammen am Tisch. Inzwischen hat der ZMRN rund 700 Mitglieder.⁵⁶

Dritte Institution ist die „Stiftung Metropolregion Rhein-Neckar“. Ihre Aufgabe ist es, Kunst und Kultur, Wissenschaft und Forschung, Sport, sowie Heimatpflege und -kunde zu fördern. Auch der Stiftungsrat ist mit Akteuren aus Politik und Wirtschaft besetzt.

Die Metropolregion Rhein-Neckar GmbH (MRN GmbH) sorgt für die konkrete Umsetzung von Projekten, koordiniert zwischen den bestehenden Netzwerken und ist verantwortlich für die Öffentlichkeitsarbeit.

Dieser kleine Exkurs zeigt auf, in welche Richtung eine Metropolregion gehen kann. Mit dem Zusprechen der Planungshoheit durch die drei beteiligten Bundesländer wurde die Funktionsfähigkeit der Kooperation bestätigt und der eigenen Verantwortung überlassen. Sowohl in horizontaler als auch in vertikaler Richtung ist es gelungen, die politische Struktur zu durchbrechen.

⁵⁵ Vgl. VRRN (2010).

⁵⁶ Vgl. ebd.

5. Rolle des DGB und seiner Gewerkschaften

Der DGB in der Region Köln-Bonn beschäftigt sich als Dachverband schon lange mit dem Thema „Metropolregion“ und hat beispielsweise durch sein Engagement im Verein Köln/Bonn bereits Erfahrung in der Netzwerkarbeit. Neben dem erwähnten Engagement in den verschiedenen Vereinen und Initiativen, welche sich direkt mit dem Thema Metropolregion beschäftigen, wirkt der DGB auch als Instanz beispielsweise im Regionalrat an Regionalplanung, Wirtschafts-, Standort- und Strukturpolitik mit. Auf Dauer kann der DGB aber nicht als einzige gewerkschaftliche Institution auftreten, da mit der konkreten Ausgestaltung einer regionalen Zusammenarbeit auch Organisationsbereiche der einzelnen Gewerkschaften berührt werden. Um mögliche Vorstellungen und Ziele der Gewerkschaften zum Thema Metropolregion im Raum Köln/ Bonn zu sammeln, wurden daher im September 2011 qualitative Interviews geführt.

5.1. Schlüsselthemen

Die Gewerkschaften beschäftigen sich entsprechend ihrer Aufgabe als Interessenvertretung der Beschäftigten prinzipiell mit allen für sie relevanten Themen. Die herausragende Bedeutung von Infrastruktur, Logistik, Industriepolitik und Kultur für die Region betonen alle Befragten. Eine Zusammenarbeit mit anderen Akteuren und somit die Bildung regionaler Netzwerkstrukturen gab und gibt es in diesen Bereich seit längerem, bislang wird die Netzwerkarbeit aber in erster Linie vom DGB Köln-Bonn übernommen.

Während die Industriegewerkschaften sich aktuell vor allem den Anforderungen des industriellen und ökologischen Strukturwandels stellen müssen, sehen sich die Dienstleistungsgewerkschaften im Zuge der Globalisierung dem steigenden Druck internationaler Konkurrenz gegenüber. Dabei eint die Gewerkschaften natürlich das Eintreten für gerechte und soziale Beschäftigung und die Forderung nach Mitwirkung der Beschäftigten.

5.2. Diskussion um die Metropolregion

Die Unterstützer der Gründung einer Metropolregion schließen sich weitestgehend den bekannten Argumenten an. Von regionaler Kooperation, die der Wirtschaft zuträglich ist, profitierten auch die Beschäftigten. Dass die Arbeitnehmerrechte, also der Kern der Gewerkschaftsarbeit für sie im Vordergrund stünden, bekräftigen die Befragten. Deutschland müsse auf der Weltbühne in Bezug auf die soziale Absicherung ein herausragender Standort bleiben.

Bevor Institutionen einer Metropolregion eingerichtet und mit Kompetenzen ausgestattet werden, müsse für eine demokratische Legitimation gesorgt werden. Überwunden werden müsse in jedem Fall das „Kirchturmdenken“, welches vor allem bei der Politik die Zusammenarbeit behindert. Die regionale Kooperation funktioniere nicht, wenn sie nicht auf freiwilliger Basis stattfinde. Alternativ zur Institutionalisierung wird auch von einer projektbasierten Kooperation gesprochen: Personelle und finanzielle Aufwendungen könnten so eingespart werden und die thematische Arbeit zielgerichteter stattfinden, ohne dass sich träge Bürokratien entwickelten.

Die mögliche Ausdehnung einer Metropolregion um Köln und Bonn herum wird unterschiedlich bewertet. Vor allem seitens der Industriegewerkschaften wird eine Ausdehnung in Richtung des Rheinischen Braunkohlereviere begrüßt. Eine andere Sicht ist die, dass die Funktion der Form vorausgehen müsse. Zunächst müssten also Netzwerke geschaffen und gemeinsame Ziele definiert werden. Die großen Verkehrsprojekte müssten ohnehin auf Ebenen oberhalb der Metropolregionen behandelt werden. Die Unterstützer des letztgenannten Ansatzes verweisen auf die bereits bestehenden Strukturen zwischen Köln und Bonn von denen ausgehend man sich neue Themen und neue Partner suchen müsse, ohne direkt Brücken über zig Kilometer zu schlagen. Regionale Netzwerke zwischen Köln und Aachen würden weiterhin allein durch die An- und Abreise zu Treffen einen (zu) großen Zeit- und Kostenaufwand erzeugen.

5.3. Fallbeispiele Verkehr und Logistik

5.3.1. Erweiterung des Godorfer Hafens

Der geplante Ausbau des Godorfer Hafens kann als ein Beispiel für die regionale Kooperation verschiedener Akteure angeführt werden: Für einen Ausbau des Hafens um etwa 20 Hektar zur Verbesserung der regionalen Infrastruktur haben sich in den vergangenen Jahren verschiedene Parteien, Unternehmen und Gewerkschaften und Verbände eingesetzt. Daran beteiligt waren Akteure aus der gesamten Region, die auf Synergieeffekte eines Hafenausbaus hofften. Die Bürgerbefragung zum Thema, die im Juli 2011 durchgeführt wurde (aufgrund eines nicht erfüllten Quorums jedoch scheiterte), wurde ebenfalls unterstützt.

5.3.2. Eisenbahninfrastruktur

Auch die Eisenbahninfrastruktur ist für die Region von großer Bedeutung. Die drei für den Güterverkehr wichtigen Trassen, die für einen Anschluss an die ZARA-Häfen sorgen, sind (von Nord nach Süd) die „Betuweroute“ zwischen dem ostniederländischen Zevenaar und Rotterdam, der „Eiserne Rhein“ zwischen Rheydt und Antwerpen, sowie die „Montzenroute“, die Aachen mit Antwerpen verbindet. Für eine Anbindung an das deutsche Schienennetz bzw. den Ausbau aller drei Stecken, machen sich die Gewerkschaften gemeinsam mit Politik und Wirtschaft stark. Dies hängt auch damit zusammen, dass die EU plant, dem Güterverkehr auf der Schiene zukünftig Vorrang vor dem Personenverkehr zu geben.⁵⁷ Damit dies nicht zum Zusammenbruch der Fahrpläne führt, habe der Ausbau von Strecken für den Güterverkehr Priorität.

5.3.3. Flughafen Köln/Bonn

Der Flughafen Köln/Bonn hat als Drehkreuz für den Frachtverkehr eine herausragende Bedeutung. Er ist nach Frankfurt am Main der zweitgrößte deutsche Flughafen für den Güterverkehr und der einzige nachts geöffnete Flughafen Nordrhein-Westfalens. Für die Region als Logistikstandort ist der Flughafen Arbeitgeber für rund 12 500 Menschen stellt für die ansässigen Unternehmen einen wichtigen Teil der Logistikkette dar.

⁵⁷ Vgl. Delhaes/ Ludwig/ Müßgens (2010).

Die Gewerkschaften wissen um den Wert des Flughafens für die Region und betonen auch den Vorteil der Nachtflugerlaubnis, ohne die sich spezielle Logistikunternehmen nicht am Flughafen niedergelassen hätten. Allerdings dürfe auch hier ökologische und soziale Aspekte nicht missachtet werden und prekäre Arbeit nicht die Überhand nehmen.

5.4. Fallbeispiel Ökologische Industriepolitik

Die Gewerkschaften stehen oftmals vor dem Dilemma, Ökologie und Effizienzsteigerungen gegen die Kürzung von Arbeitsplätzen abwägen zu müssen. Als Beispiel kann die IG BCE im Rheinland herangezogen werden: Einerseits ist die Braunkohle und die sich daran anschließende Wertschöpfungskette ein wesentlicher Standortfaktor und zahlreiche Arbeitsplätze der Region sind davon abhängig. Andererseits sind die Kraftwerke in Bezug auf technische Effizienz und ökologische Aspekte veraltet. Dabei profitieren gerade in den Kraftwerken die Beschäftigten von der Ineffizienz, müssten sie doch befürchten, im Rahmen von Modernisierungsmaßnahmen ebenfalls ihren Arbeitsplatz zu verlieren.

Ein anderes Beispiel ist die Automotive-Industrie, welche in der Region über 30 000 Beschäftigte hat und seitens der Gewerkschaften im Wesentlichen durch die IG Metall betreut wird.⁵⁸ Dieser Industriezweig stellt einen bedeutsamen Wirtschaftsfaktor in der Region dar, jedoch ist die Produktion auf Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb spezialisiert. Eine Modernisierung der Technologie etwa hin zur Elektromobilität könnte zur Abwanderung der Industrie führen hin zu einer Region, deren Produktionsstätten und Zulieferbetriebe besser darauf vorbereitet sind. Daher ist eine regionale Kooperation von Forschung, Entwicklung und Produktion seitens der Arbeitgeber und Arbeitnehmer unverzichtbar.

⁵⁸ Vgl. Region Köln/Bonn (2011).

6. Fazit

6.1. Zusammenfassung

Die Welt rückt zusammen. Vom „Global Village“ ist die Rede, der Welt als ein Dorf, in dem Entfernungen und Grenzen keine Rolle mehr spielen. Die Globalisierung ist real – ob man sie als große Chance sieht oder sie als Gefahr kritisiert. Deutschland nimmt sehr intensiv Teil an dieser Globalisierung, am weltweiten Austausch von Waren und Dienstleistungen, von Kommunikation und Geldströmen. Doch die Welt kann nur zusammenrücken, wenn auch Kommunen, Regionen und Staaten zusammenrücken. Der Bedeutungsverlust nationaler Grenzen erfordert daher die Kooperation von der untersten Ebene an. Erst wenn Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Gesellschaft die Grenzen vor Ort überwinden, kann sich der Prozess auf höheren Ebenen fortsetzen.

Metropolregionen stellen Idealtypen der Kooperation dar: Hier wirken viele Akteure zusammen, um der Region in all ihren Facetten eine überragende Bedeutung auf supranationaler Ebene zu geben. Die aktuelle Themenkonjunktur, angestoßen durch die politischen und wirtschaftlichen Initiativen in der Region, zeigt, dass das Thema an Bedeutung hinzugewinnt. Welche Entwicklung die Entwürfe einer Metropolregion, sei es im Großraum Köln/ Bonn, entlang des Rheins oder im Rheinland, nehmen, ist aktuell weniger wichtig als das Faktum, dass sich regionale Netzwerke überhaupt bilden.

Dass eine Metropolregion nicht von Beginn an erfolgreich planbar ist, zeigt das Beispiel Rhein-Ruhr. Wohin die Reise geht, kann also derzeit nicht gesagt werden. Der DGB Köln-Bonn wirkt daher in allen potentiellen Initiativen für eine neue Metropolregion mit. Ob diese nun „Metropolregion Köln/ Bonn“, „Metropolregion Rheinland“ oder letztlich ganz anders heißt, spielt dabei keine Rolle.

6.2. Thesen

- Der DGB muss seine Netzwerkarbeit festigen und stärken. Er kann die Arbeit der Einzelgewerkschaften nicht komplett übernehmen, muss diese aber an die Netzwerke heranführen.
- Die Gewerkschaften müssen die in dieser Studie behandelten Themen diskutieren und eine Position entwickeln, da eine verstärkte regionale Zusammenarbeit auch ihre Organisationsbereiche betrifft.
- Sie müssen sich daher verstärkt in regionalen Netzwerken betätigen und bei der Bildung von Metropolregionen einbringen.
- Es muss der Dialog mit allen Akteuren gesucht werden, mit den Arbeitgebern, der Politik, der Wissenschaft oder den Bürgern.
- Metropolregionen sollen wirtschaftlich attraktive und effiziente Räume sein. Sie müssen Lebensqualität und Gerechtigkeit für Beschäftigte bieten. Dafür zu sorgen, ist die Aufgabe der Gewerkschaften.
- Die Entwicklung der Metropolregionen geschieht nicht von heute auf morgen. Es benötigt viel Zeit, um neue Strukturen zu implementieren. Diese Zeit können und müssen Gewerkschaften nutzen, um für ihre Interessen einzustehen.
- Der DGB und die Einzelgewerkschaften müssen sich auf allen internen Ebenen mit der Thematik auseinandersetzen. Der Dialog mit Gewerkschaften aus anderen Metropolregionen muss gesucht werden.
- Es ist abzuwägen, was für die Region Köln/ Bonn die beste Konstellation ist. Bis dahin müssen die Chancen, die sich durch Bündnisse und Initiativen ergeben, genutzt werden.

7. Abbildungen und Abkürzungen

7.1. Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Europa mit der Blauen Banane.....	11
Abb. 2: MR Rhein-Ruhr laut MKRO	12
Abb. 3: Kommunen im Verein Köln/Bonn.....	13
Abb. 4: Gebiet des RVR.....	15
Abb. 5: Gebiet der IHK-Initiative Rheinland	17
Abb. 6: Anwendung der Bestimmungsfaktoren auf Metropolregionen	20

7.2. Abkürzungsverzeichnis

AN	Aachener Nachrichten
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BIP	Bruttoinlandsprodukt
DGB	Deutscher Gewerkschaftsbund
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
ESF	Europäischer Sozialfonds
EU	Europäische Union
IG BCE	Industriegewerkschaft Bergbau, Chemie, Energie
IHK	Industrie- und Handelskammer
IHK NRW	Vereinigung der Industrie- und Handelskammern NRW e.V.
IKM	Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland
ILS NRW	Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und NRW
IRR	Innovationsregion Rheinisches Revier
KStA	Kölner Stadt-Anzeiger
LEP	Landesentwicklungsplan
LVR	Landschaftsverband Rheinland
MBV NRW	Ministerium für Bauen und Verkehr NRW (1946-2010)
MKRO	Ministerkonferenz für Raumordnung
MR	Metropolregion
MRN	Metropolregion Rhein-Neckar
MWME NRW	Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Energie NRW (2005-2010)
MWEBWV NRW	Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr NRW (seit 2010)
NRW	Nordrhein-Westfalen
PPP	Public Private Partnership
RVR	Regionalverband Ruhr
VRRN	Verband Region Rhein-Neckar
WWF	World Wide Fund For Nature
ZARA	Nordseehäfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam
ZMRN	Zukunft Metropole Rhein-Neckar e.V.

8. Quellenverzeichnis

8.1. Literatur

- Blotevogel, Hans H. (2007): Metropolregionen und ländliche Räume – ein Zielkonflikt?, in: MWME NRW (Hrsg.): Wege in die Zukunft. LEP 2025 – Raumentwicklung in einem urbanisierten Land, Düsseldorf, S. 54-71.
- BMVBS (Hrsg.) (2007): Metropolregionen – Chancen der Raumentwicklung durch Polyzentralität und regionale Kooperation, in: Werkstatt: Praxis, Heft 54.
- Delhaes, Daniel/ Ludwig, Thomas/ Müßgens, Christian (2010): EU bringt Bahn in Bedrängnis, auf: handelsblatt.com, 16.06.2010. URL: <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/eu-bringt-bahn-in-bedaengnis/3463676.html> (26.09.2011).
- Grier, Charles H. (2001): Analyse geeigneter Vergleichsregionen für die Metropolregion Rhein-Ruhr, Düsseldorf.
- IHK-Initiative Rheinland (Hrsg.) (2009): Verkehrsentwicklung Rheinland 2025. „Was passiert, wenn nichts passiert?“ URL: http://www.ihk-koeln.de/upload/Vekehrsentwicklung_Rheinland_2025_6442.pdf (26.09.2011).
- IHK-Initiative Rheinland (Hrsg.) (2011a): Metropole Rheinland. Einzel stark – gemeinsam unschlagbar, Köln.
- IHK-Initiative Rheinland (Hrsg.) (2011b): Wir im Revier. Die Potenziale des Rheinischen Reviers für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung besser nutzen. URL: http://anwendungen.aachen.ihk.de/rheinisches_revier/impulspapier.pdf (26.09.2011).
- IHK NRW (Hrsg.) (2009): Nordrhein-Westfalen: Raum für Wirtschaft. Fachbeitrag der Wirtschaft zum Landesentwicklungsplan NRW (LEP 2025), Düsseldorf.
- IKM (Hrsg.) (2010a): Regionales Monitoring 2010, Bonn und Mannheim.
- IKM (Hrsg.) (2010b): Positionspapier zur EU-Kohäsionspolitik post-2013 aus der Perspektive der europäischen Metropolregionen in Deutschland. URL: http://www.region-koeln-bonn.de/uploads/sbs_dl_list/IKM_Positionspapier_Schlussfassung_DE.pdf (26.09.2011).
- ILS NRW (Hrsg.) (2003): Das Ruhrgebiet – ein besonderer Teil der Metropolregion Rhein-Ruhr, Dortmund.
- ILS NRW/ MBV NRW (Hrsg.) (2006): Die REGIONALEN in Nordrhein-Westfalen, Aachen.
- IRR (Hrsg.) (2011a): Mitgliederliste Beirat Innovationsregion Rheinisches Revier. URL: http://anwendungen.aachen.ihk.de/rheinisches_revier/beiratsmitglieder.pdf (26.09.2011).
- IRR (Hrsg.) (2011b): Entwicklungsschwerpunkte/ Leitthemen/ Innovationsmanager. URL: http://anwendungen.aachen.ihk.de/rheinisches_revier/entwicklungsschwerpunkte.pdf (26.09.2011).
- MWEBWV NRW (Hrsg.) (2011): Brief des NRW Wirtschaftsministers Harry K. Voigtsberger an die nordrhein-westfälischen Wirtschafts- und Sozialpartner über die jüngsten Entscheidungen der Landesregierung zum NRW-EU Ziel 2-Programm. URL:

- http://www.ziel2.nrw.de/0_2_Aktuelles/2011_09_01_Entscheidung_Landesregierung_Zioel2_Fortfuehrung/Brief_Wirtschaftsminister_Voigtsberger.pdf (26.09.2011).
- NRWSPD/ Bündnis 90/Die Grünen NRW (Hrsg.) (2010): Gemeinsam neue Wege gehen. Koalitionsvertrag. URL: http://www.nrwspd.de/db/docs/doc_30009_2010713112745.pdf (26.09.2011).
- Region Köln/Bonn e.V. (Hrsg.) (2010): Geschäftsbericht 2010. URL: http://www.region-koeln-bonn.de/uploads/sbs_dl_list/Koeln_Bonn_Geschaeftsbericht2010.pdf (26.09.2011).
- Region Köln/Bonn e.V. (Hrsg.) (2011): Presseinformation – Wirtschaftsdialog Automotive blickte in die Zukunft der Fahrzeugindustrie in der Region. URL: http://www.region-koeln-bonn.de/uploads/sbs_dl_list/06-mit_Fotos_01.pdf (05.10.2011).
- RVR (Hrsg.) (2010): Verbandsordnung des Regionalverbandes Ruhr. URL: https://rvr-online.more-rubin1.de/user_pages/VO_09-06-08_Internet.pdf (26.09.2011).
- RWE Power (Hrsg.) (o. J.): Rekultivierung im Rheinland. URL: <http://www.rwe.com/web/cms/mediablob/de/235956/data/235578/1/rwe-power-ag/mediacenter/braunkohle/Rekultivierung-im-Rheinland.pdf> (26.09.2011).
- Schneider, Dieter (2010): Rheinland formiert sich gegen Ruhrgebiet, auf: DerWesten, 05.10.2010. URL: <http://www.derwesten.de/nachrichten/im-westen/Rheinland-formiert-sich-gegen-Ruhrgebiet-id3797604.html> (26.09.2011).
- Sinz, Manfred (2007): Metropolregionen in den Leitbildern der Raumordnung, in: MWME NRW (Hrsg.): Wege in die Zukunft. LEP 2025 – Raumentwicklung in einem urbanisierten Land, Düsseldorf, S. 26-35.
- Stadt Köln (Hrsg.) (2011): Pressemitteilung – RegioGipfel Rheinland stellt Weichen für Zusammenarbeit in der Region. URL: <http://www.stadt-koeln.de/1/pressteservice/mitteilungen/2011/06206/> (26.09.2011).
- Strohmeier, Klaus Peter/ Neubauer, Jennifer/ Prey, Gisela (2002): Bevölkerungsentwicklung und Sozialraumstruktur im Ruhrgebiet. URL: http://www.soziologie.uni-kiel.de/bergergemsoz/Strohmeier_Demogr_Wandel_im_Ruhrgebiet.pdf (26.09.2011).
- Thierstein, Alain (2007): Strategien und Handlungsfelder für Metropolregionen, in: MWME NRW (Hrsg.): Wege in die Zukunft. LEP 2025 – Raumentwicklung in einem urbanisierten Land, Düsseldorf, S. 44-53.
- Thoben, Christa (2007): Eckpunkte des neuen Landesentwicklungsplans, in: MWME NRW (Hrsg.): Wege in die Zukunft. LEP 2025 – Raumentwicklung in einem urbanisierten Land, Düsseldorf, S. 8-17.
- Uerlings, Volker (2011): Ideenschmiede mit Draht zur Ministerpräsidentin, auf: AN-Online, 25.08.2011. URL: http://www.an-online.de/lokales/juelich-detail-an/1793423?_link=&skip=&_g=Ideenschmiede-mit-Draht-zur-Ministerpraesidentin.html (26.09.2011).
- VRRN (Hrsg.) (2010): Verbandssatzung. URL: http://www.m-r-n.com/fileadmin/user_upload/Image/04_Planung_Entwicklung/03_VRRN/Grundlagen/Satzung_Lesefassung_21062010.pdf (26.09.2011).
- Wiedemann, Günther M. (2011): Düsseldorf ändert die Perspektive, in: KStA, 20.09.2011, S. 8.

Wiese, Anne/ Thierstein, Alain (2011a): Attracting Talents, in: RegioPol – Urbane Zukunft in der Wissensökonomie, Zeitschrift für Regionalwirtschaft, Heft 1+2, S. 127-137.

Wiese, Anne/ Thierstein, Alain (2011b): Die Wissensökonomie als urbane Zukunft?, in: RegioPol - Urbane Zukunft in der Wissensökonomie, Zeitschrift für Regionalwirtschaft, Heft 1+2, S. 149-157.

WWF European Policy Office (Hrsg.) (2007): Dirty Dirty Thirty. Ranking of the most polluting power stations in Europe. URL: http://www.wwf.de/fileadmin/fm-wwf/pdf_neu/European_Dirty_Thirty_May_2007.pdf (27.09.2011).

8.2. Abbildungen

TUBS auf Wikimedia Commons. Version vom 20.10.2009. URL:

http://commons.wikimedia.org/wiki/File:North_rhine_w_municipalities.svg (04.10.2011). Lizenz: CC BY-SA 3.0.

Che829 auf Wikimedia Commons. Version vom 21.05.2011. URL:

<http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Blau-banane.png> (01.10.2011). Lizenz: Public domain.

8.3. Weiterführende Informationen

DGB Region Köln-Bonn

Internetauftritt: <http://koeln-bonn.dgb.de/>

Dossier: Metropolregion Köln-Bonn: <http://koeln-bonn.dgb.de/-/wuh>

Dossier: Ökologische Industriepolitik: <http://koeln-bonn.dgb.de/-/Hxu>

IHK-Initiative Rheinland

Internetauftritt: <http://www.rheinland.ihk.de/>

Innovationsregion Rheinisches Revier

Internetauftritt: www.rheinisches-revier.de

Metropolregion Rhein-Neckar

Internetauftritt: www.m-r-n.com

Regionalverband Ruhr

Internetauftritt: www.metropoleruhr.de

Verein Region Köln/Bonn e.V.

Internetauftritt: <http://www.region-koeln-bonn.de/>

DGB-Region Köln-Bonn
Hans-Böckler-Platz 1
50672 Köln

Tel. 0221-500032-0
Fax 0221-500032-20

Mail: Koeln@DGB.de
Web: www.Koeln-Bonn.DGB.de