

Öffentlich-private Kooperation bei der Stadtentwicklung: Aktuelle Erkenntnisse aus den Metropolregionen Rhein-Main und Rhein-Neckar

Marcus GWECHENBERGER

Dr. Marcus Gwechenberger, stadtkonzeption.de, Esslinger Straße 7, D-60329 Frankfurt am Main, eMail:
gwechenberger@stadtkonzeption.de, Web: www.stadtkonzeption.de

1 EINLEITUNG

Seit Mitte der 1980er Jahre befindet sich die öffentliche Verwaltung in einem tief greifenden Transformationsprozess, der zum einen auf ordnungspolitischen Zielen („Mehr Markt“ – „weniger Staat“), zum anderen auf der Krise der öffentlichen Finanzen beruht. Vor diesem Hintergrund sollen öffentlich-private Kooperationen dazu beitragen, Aufgaben der öffentlichen Hand gemeinsam mit privaten Partnern durchzuführen und privates Kapital einzubinden – so auch bei der städtischen Verkehrsinfrastruktur. Daher ist aus geographischer Sicht von besonderem Interesse, welche...

- Chancen und Risiken aus öffentlich-privaten Kooperationen im Bereich Stadtentwicklung resultieren,
- Erfahrungen bereits vorliegen und welche Erwartungen von kommunalen Planungsämtern zu öffentlich-privaten Kooperationen geäußert werden,
- verkehrsgeographischen Rahmenbedingungen zu beachten sind (Raum- und Verkehrsstruktur, soziale, planerische, verkehrliche und räumliche Auswirkungen der Kooperation) und
- wo bei öffentlich-privaten Kooperationen Optimierungspotenziale liegen bzw. welche Kooperationsmodelle sich für Projekte der Stadt- und Verkehrsplanung anbieten.

Eine funktionsfähige städtische Verkehrsinfrastruktur ist das Rückgrad städtischer Siedlungen. Die Planung, Errichtung und Instandhaltung entsprechender Angebote ist auch in Zukunft eine wichtige Aufgabe der räumlichen Planung. Im Kontext von öffentlich-privaten Kooperationen ist folglich von besonderem Interesse, wie die benannten Fragestellungen aus planerischer Sicht beurteilt werden. Dazu wurde eine Fallstudie unter Kommunen in der Metropolregion Rhein-Main und Rhein-Neckar durchgeführt.

2 RAHMENBEDINGUNGEN ÖFFENTLICH-PRIVATER KOOPERATION

Umfangreiche Baulandreserven im Bestand fördern die Innenentwicklung der Städte und ermöglichen eine intensivere Nutzung bereits vorhandener Infrastruktur. So liegt in Deutschland der Gesamtanteil der Baulandreserven im Bestand für Wohnbauland bei etwa 25% und für Gewerbeflächen bei etwa 47% (BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND WOHNUNGSWESEN 2004, S. 39). Damit einhergehend ist ein zunehmendes Interesse an zentralen, städtischen Lagen als Wohn- und Arbeitsort bei gleichzeitiger Stärkung suburbaner, multifunktionaler Zentren zu beobachten. Gleichzeitig besteht in deutschen Kommunen ein hoher kommunaler Investitionsbedarf, der sich für den Zeitraum von 2000 bis 2009 auf etwa 174 Mrd. EUR summiert, wovon etwa 28% für den Verkehr verwendet werden müssten (BUNDESMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT 2003, S. 8). Dies stellt die Kommunen zunehmend vor neue Herausforderungen, da aufgrund der angespannten kommunalen Finanzsituation die nötigen Investitionen nicht mehr allein auf klassischem Wege geleistet werden können. Neben finanziellen Aspekten stehen öffentlich-private Kooperationen aber auch im Zusammenhang mit einem strukturellen Wandel der öffentlichen Verwaltung. Unter dem Begriff New Public Management erfolgt eine Umstrukturierung der Verwaltung, die auf einer Aufgabenkritik aufbauend Instrumente des Wettbewerbs sowie die Ausgliederung von Verwaltungsaufgaben durch Privatisierung und Kooperation mit der Privatwirtschaft zum Zuge kommen lässt (JANNING 1996, S. 42).

Öffentlich-private Kooperationen können bei verschiedenen Aufgaben und in unterschiedlichen Formen erfolgen. Das Spektrum umfasst Planungs-, Beratungs-, Betriebs- und Finanzierungsleistungen. Die Rolle der Privatwirtschaft reicht vom Auftragnehmer, der die öffentliche Verwaltung unterstützt, bis hin zum gleichberechtigten Partner, der maßgeblich die weitere Stadtentwicklung prägt. Damit einhergehend wandelt sich das Verhältnis von Privatwirtschaft und öffentlicher Verwaltung im Sinne einer „kooperativen Stadtentwicklung“. Es kommen verschiedene Kooperationsmodelle zum Einsatz, wobei neben gesellschaftspolitischen Aspekten (Daseinsvorsorge), planerischen Erfordernissen (Raum- Verkehrsstruktur),

rechtlichen Grundlagen (Legitimation) auch wirtschaftswissenschaftliche Erkenntnisse (Natürliches Monopol, Prinzipal-Agenten-Ansatz etc.) zu berücksichtigen sind.

Die Kooperation reicht von der Finanzierung und Errichtung von Infrastrukturen (z.B. Entlastungsstraßen, Tunnelbauwerken, Brücken etc.) über den Wettbewerb im ÖPNV (Ausschreibung von Bus- und Bahnverkehren), Verfahrensprivatisierungen (z.B. durch die Einbindung von privaten Planungsbüros bei der kommunalen Bauleitplanung), Städtebaulichen Verträgen (z.B. zur Finanzierung von kommunalen Planungs- und Folgekosten im Kontext der Innenentwicklung bzw. Nachverdichtung), Entwicklungsgesellschaften (z.B. zur öffentlich-privaten Reaktivierung von Brachflächen) bis hin zu Modellen der Quartierserneuerung (z.B. zur Aufwertung von Einzelhandelstandorten oder zur Adressbildung von Unternehmen etc.).



Abbildung 1: Privatisierungsformen (Eigene Darstellung)

3 METROPOLREGIONEN RHEIN-MAIN UND RHEIN-NECKAR

Zur Erkundung der Erfahrungen und Erwartungen in der planerischen Praxis wurde eine Fallstudie durchgeführt. Das Untersuchungsgebiet der Fallstudie setzt sich aus den beiden benachbarten Regionen Rhein-Main und Rhein-Neckar zusammen. Es erstreckt sich über eine Fläche von etwa 13.600 qkm und gehört mit rund 6,5 Millionen Einwohnern und einem jährlichen Bruttoinlandsprodukt von ca. 210 Milliarden EUR zu den wichtigsten Wirtschafts- und Ballungsräume Deutschlands (Eigene Berechnung nach: STATISTISCHE ÄMTER DES BUNDES UND DER LÄNDER 2004 (CD-ROM)). So leben in Deutschland lediglich in der Metropolregion Rhein-Ruhr (inklusive Düsseldorf, Köln und Bonn) mit etwa 11,1 Millionen Einwohnern mehr Menschen. Außerdem weist die Untersuchungsregion mit einem Bruttoinlandsprodukt von 32.500 EUR pro Kopf eine der höchsten Produktivitätsquoten in Deutschland auf. Ein höheres Bruttoinlandsprodukt wird lediglich in Stuttgart (35.000 EUR pro Kopf) und München (45.000 EUR pro Kopf) erwirtschaftet. Der bundesdeutsche Durchschnitt liegt hingegen bei rund 25.000 EUR pro Kopf (Eigene Berechnung nach: RAUMORDNUNGSVERBAND RHEIN-NECKAR 2005, S. 4 und STATISTISCHE ÄMTER DES BUNDES UND DER LÄNDER 2004 (CD-ROM)).

Die Untersuchungsregion zählt zum Kreis der europäischen Metropolregionen. Nach dem Beschluss der deutschen Ministerkonferenz für Raumordnung zum Raumordnungspolitischen Handlungsrahmen 1995 wird den Metropolregionen die Aufgabe zugeschrieben, als Motoren der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit Deutschlands und Europas zu erhalten. Im Jahr 1997 hat die Ministerkonferenz für Raumordnung einen zusätzlichen Beschluss zur „Bedeutung der großen Metropolregionen Deutschlands für die Raumentwicklung in Deutschland und Europa“ gefasst. Darin wird es als erforderlich betrachtet, das Metropolenkonzept in das Europäische Raumentwicklungskonzept (EUREK) einzubringen (ADAM/GÖDDECKE-STELLMANN 2005, S. 515). Darüber hinaus hat der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss darauf hingewiesen, dass die Metropolregionen letztlich primär zur Umsetzung der Lissabon-Strategie beitragen, die das Ziel verfolgt, die Europäische Union bis zum Jahr 2010 zum wettbewerbsfähigsten und dynamischsten wissensbasierten Wirtschaftsraum der Welt zu entwickeln (SONDERTAGUNG DES EUROPÄISCHEN RATES AM 23./24. MÄRZ 2000 IN LISSABON, SCHLUSSFOLGERUNGEN DES VORSITZES).



Abbildung 2: Untersuchungsregion (Eigene Darstellung 2006 nach BAYERISCHES LANDESMESSUNGSAMT 1998 (CD-ROM))

In der Region existieren mit den Städtepaaren Frankfurt-Offenbach im Norden, Mainz-Wiesbaden im Westen und Mannheim-Ludwigshafen-Heidelberg im Süden drei (groß-)städtische, eng verflochtene Zentren mit internationalem Bekanntheitsgrad. In der geographischen Mitte dieser tripolaren, polyzentrischen Siedlungsstruktur fungiert Darmstadt als regionaler Knotenpunkt.

Der größte Teil der Untersuchungsregion befindet sich innerhalb des näheren Einzugsgebietes der städtischen Zentren. Im suburbanen Bereich der Großstädte und innerhalb der Siedlungsbänder konnte sich seit der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts eine Vielzahl von Mittelzentren herausbilden. Diese Mittelzentren stellen heute nicht nur beliebte Standorte für Wohnen dar. Vielmehr hat sich hier auch eine beachtliche Anzahl von Arbeitsplätzen angesiedelt, so dass der Suburbanisierung des Wohnens längst die des Arbeitens gefolgt ist.

In den Randbereichen und Mittelgebirgsräumen der Untersuchungsregion sind städtische Ballungen nur vereinzelt vorzufinden. Größere Siedlungsaktivitäten finden hier im Wesentlichen entlang der überregionalen Verkehrskorridore statt (vgl. Abbildung 3). Auf Grundlage des Realisierungsprogramms Rhein-Neckar-Takt 2010 sollen neben kleineren Netzergänzungen im Umland der beiden Zentren Mannheim/Ludwigshafen und Heidelberg die beiden S-Bahnsysteme bis zum Jahr 2010 miteinander verknüpft werden (ZWECKVERBAND VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR 2004). Somit ergeben sich in der Untersuchungsregion im städtischen und regionalen Kontext planerische Aufgaben mit deutlichem Fokus auf den Verkehr.

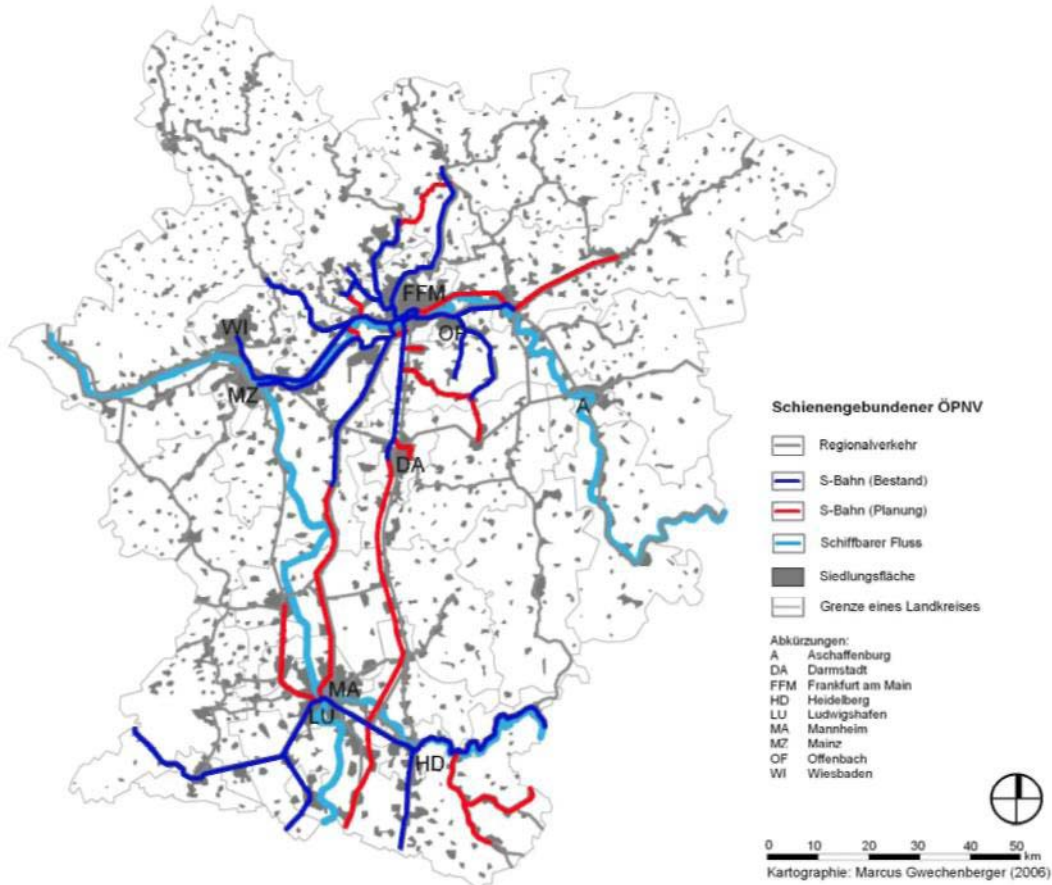


Abbildung 3: Bipolares Schiennetz (Eigene Darstellung nach REGIERUNGSPRÄSIDIUM DARMSTADT 2000, S. 40/ RHEIN-MAIN-VERKEHRSVERBUND GMBH (2003)/ ZWECKVERBAND VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR 2004, S. 2/ BAYERISCHES LANDESVERMESSUNGSAMT 1998 (CD-ROM)

4 AKTUELLE ERKENNTNISSE ZU ÖFFENTLICH-PRIVATEN KOOPERATIONEN

Public Private Partnerships sind im Zusammenhang mit der Stadt- und Regionalentwicklung zu gängigen Begriffen geworden. Dem steht das weitgehende Fehlen von Statistiken gegenüber, die Auskunft darüber geben, ob und inwieweit die häufige Verwendung des Begriffs eine reale Basis hat (GERSTLBERGER 2001, S. 70). Zwar liegt eine Untersuchung des DEUTSCHEN INSTITUT FÜR URBANISTIK vor. Dabei wurden aber ausschließlich projektbezogene und nicht langfristige Kooperationen zwischen öffentlichen und privaten Akteuren erfasst. Die Erhebung wurde nicht bei Planungsämtern, sondern bei Kammereien bzw. Finanzdezernaten durchgeführt. Damit einhergehend ging diese Untersuchung hauptsächlich auf Finanzierungsfragen ein (DEUTSCHES INSTITUT FÜR URBANISTIK 2005, S. 13ff).

Die vorliegende Untersuchung erfolgte hingegen mit der Zielsetzung, die Erfahrungen und Erwartungen an öffentlich-private Kooperationen aus planerischer Sicht zu erfassen und zu analysieren. Der thematische Fokus liegt bei Aufgaben des kommunalen Verkehrs, zu dem unterschiedliche Kooperationsformen zwischen öffentlichen und privaten Akteuren erfasst wurden. Zur Ermittlung der spezifischen Vor- und Nachteile wurde in der Untersuchungsregion unter den Kommunen mit mehr als 10.000 Einwohnern eine schriftliche Befragung durchgeführt (Rücklaufquote: 50%). Dabei werden die kommunalen Erfahrungen und Potenziale bei Planungs- und Beratungsleistungen bzw. Finanzierungs- und Betriebsleistungen erörtert. Außerdem erfolgt eine Analyse zum Ablauf und zu räumlichen Auswirkungen von Kooperationen.

Es wurde ermittelt, dass die Entlastung des öffentlichen Haushaltes und der öffentlichen Verwaltung die wichtigsten Kooperationsziele sind. Im Hinblick auf bereits gesammelte Erfahrungen konnten unterschiedliche Ergebnisse erzielt werden. So verfügen die Kommunen bei Planungs- und Beratungsleistungen über durchweg hohe Erfahrungswerte. Planungs- und Beratungsleistungen werden aber überwiegend zeitweise bzw. projektbezogen von privaten Dienstleistungsunternehmen übernommen. Langfristige, projektübergreifende Kooperationen nehmen hingegen nur eine untergeordnete Bedeutung ein und sind in nennenswertem Umfang lediglich bei Planungsleistungen anzutreffen. Dieses hohe

Kooperationsniveau wird aus Sicht der Befragten auch künftig gehalten, wobei zeitweise bzw. projektbezogene Kooperationen überwiegen. Eine Ausnahme stellt hier lediglich das Aufgabenfeld „Stadtmarketing“ dar, wo aufgrund der mittel- bis langfristigen Projektstrukturen dauerhaften Kooperationen ebenfalls eine bedeutende Rolle zukommt. Darüber hinaus wird erwartet, dass kommunale Bauleitpläne sowie Verkehrsplanungen für einzelne Quartiere künftig in geringerem Umfang durch private Büros und vermehrt durch die Kommunen selbst bearbeitet werden.

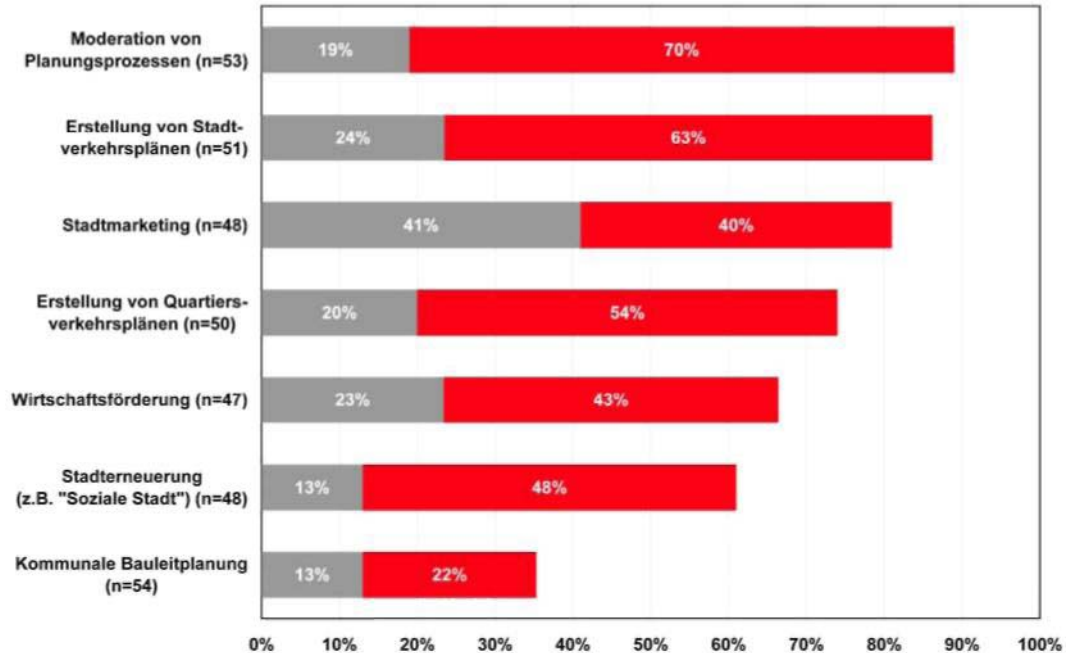


Abbildung 4: Kooperationspotenziale bei Planungs- und Beratungsleistungen.

Grau: Dauerhafte Kooperation; Rot: Zeitweise Kooperation (Eigene Erhebung) Bei Finanzierungs- und Betriebsleistungen gehen die Befragten von einem deutlichen Anstieg an Kooperationen aus, was auch auf das gegenwärtig niedrige Niveau zurückzuführen ist. Dabei wird deutlich, dass bei diesen Aufgaben aufgrund der spezifischen Strukturen langfristige bzw. dauerhafte Kooperationen überwiegen. Eine Ausnahme stellen hier lediglich die Erstellung und Finanzierung öffentlicher Gebäude sowie von Straßen dar. Hier sollen projektbezogene bzw. zeitweise Kooperationen einen Austausch der privaten Partner und damit dauerhaften Wettbewerb sichern.

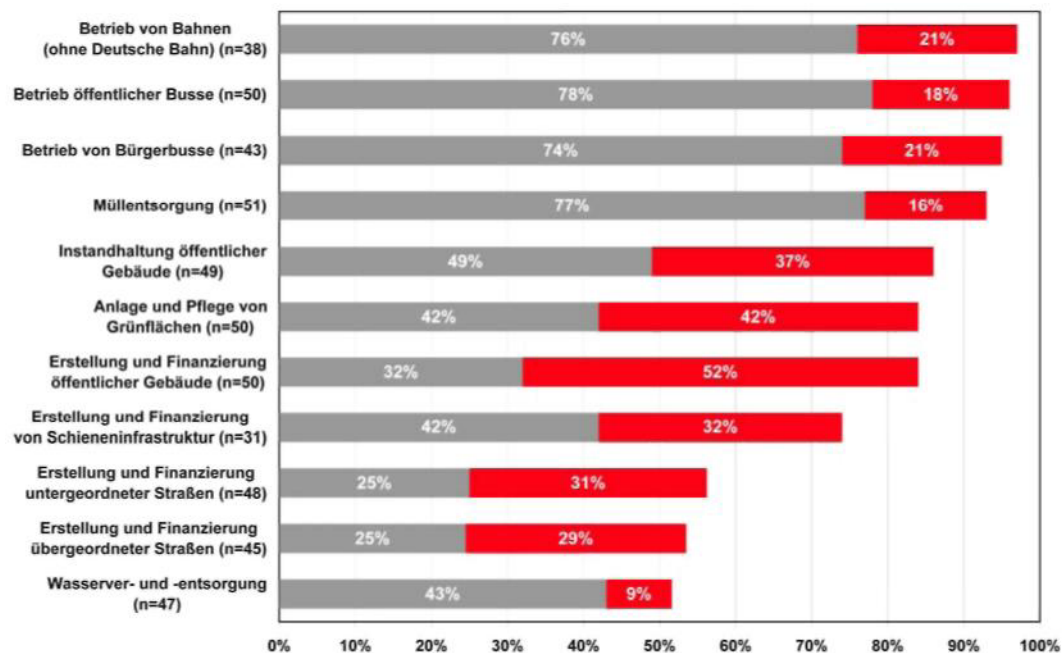


Abbildung 5: Kooperationspotenziale bei Finanzierungs- und Betriebsleistungen. Grau: Dauerhafte Kooperation; Rot: Zeitweise Kooperation (Eigene Erhebung)

Während die Kooperation mit privaten Partnern insgesamt an Bedeutung gewinnt, liegen zum heutigen Zeitpunkt vor allem in den größeren Kommunen mit mehr als 50.000 Einwohnern umfangreiche Erfahrungen vor. Das bedeutet, dass die höchsten Zuwächse in den kleineren Kommunen stattfinden. Außerdem wird von den Befragten darauf hingewiesen, dass Kooperationen überwiegend mit regionalen Partnern erfolgen sollten. So sei die bessere Erreichbarkeit (direkter Kontaktaustausch bei auftretenden Problemen) und die Stärkung der lokalen Wirtschaft bedeutend (Schaffung bzw. Sicherung von Arbeitsplätzen etc.). Von regionalen Unternehmen werden außerdem bessere Ortskenntnisse und eine größere Identifikation mit dem jeweiligen Projekt erwartet. Außerdem beeinflussen Kenntnisse der lokalen Verwaltungs- und Entscheidungsstrukturen maßgeblich den Projektverlauf und das Projektergebnis.

Es wird zugleich deutlich, dass wirtschaftliche Interessen künftig in stärkerem Umfang Planungen prägen und im Rahmen der Projektzusammenarbeit ein deutlicher Anstieg des Kontroll- und Steuerungsaufwands zu erwarten ist. Während durchschnittlich 78% der Befragten mit entsprechenden Tendenzen rechnen, nimmt in den Großstädten mit mehr als 100.000 Einwohnern jeder Befragte entsprechende Auswirkungen wahr. Daher liegen Optimierungspotenziale vor allem beim Projektmanagement (Zeitmanagement, Projektsteuerung), d.h. in einer Verbesserung projektinterner Arbeitsabläufe.

In räumlicher Hinsicht konnten ebenfalls Ergebnisse ermittelt werden, die für die planerische Praxis von hoher Bedeutung sind. So geht etwa jeder Dritte davon aus, dass künftig die Innenstadt bzw. der Ortskern von privaten Verkehrsunternehmen bedient wird, während dies für periphere Ortsteile und Vororte nur aus Sicht von jedem zehnten Befragten erfolgt. Bei einer Unterscheidung nach Lage der Kommune werden ebenfalls unterschiedliche Einschätzungen ersichtlich. So geht jeder zweite Befragte aus den peripher gelegenen Kommunen davon aus, dass sich privat erbrachte ÖPNV-Leistungen in den peripher gelegenen Kommunen lediglich auf die Innenstadt bzw. den Ortskern beschränken. Diese Strukturen gehen aber nicht ausschließlich auf die Rolle der privaten Akteure zurück. Sie sind vielmehr im Kontext kommunalpolitischer Weichenstellungen und den Inhalten der lokalen Nahverkehrspläne zu sehen, d.h. den Zielen und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot, den Mindestanforderungen an Betriebszeiten, der Bedienungshäufigkeiten sowie Anschlussbeziehungen etc..

Daraus lassen sich für den ÖPNV zwei zentral-periphere Muster ableiten:

- Ein zentral-peripherer Gegensatz innerhalb der Kommunen, da zentral gelegene Quartiere tendenziell besser bedient werden.
- Ein zentral-peripherer Gegensatz innerhalb des Untersuchungsraums, da die Intensität des flächendeckenden Angebots zur Peripherie hin abnimmt.

Für die Straßeninfrastruktur konnte ebenfalls ein zentral-peripherer Gegensatz ermittelt werden. Zum einen sind periphere Lagen innerhalb der Kommunen insgesamt wenig attraktiv für private Investitionen. Das wird anhand der geringen Erfahrungen und Erwartungen deutlich, die für periphere Brachflächen und Erneuerungsmaßnahmen bei Straßen am Stadtrand ermittelt wurden. Gleichzeitig erfolgen aus Sicht der Befragten Investitionen in die vorhandene Infrastruktur und damit die Stärkung bereits existierender Stadt- und Verkehrsstrukturen primär in den zentral gelegenen Landkreisen der Untersuchungsregion. Somit wird deutlich, dass die Sicherung einer hohen Konnektivität (Verkehrsangebot), Abstimmungs- und Koordinierungsleistungen, die Definition von Mindeststandards und der Ausgleich räumlicher Disparitäten auch künftig wichtige planerische Aufgaben sind.

Aufgrund dieser Ergebnisse bietet es sich an, die in Kapitel 2 benannten Kooperationsmodelle anhand der Entlastungspotenziale für öffentliche Haushalte, der Projekteffizienz und des Maßes an öffentlicher Einflussnahme zu klassifizieren. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, eine Unterscheidung in räumlicher und zeitlicher Hinsicht vorzunehmen (Einzelprojekt, Stadtteil, Gesamtstadt bzw. kurz-, mittel-, langfristig). Bei kurzfristigen Projekten wird eine Laufzeit von bis zu fünf Jahren, bei mittelfristigen Projekten eine Laufzeit von fünf bis zehn Jahren und bei langfristigen Projekten eine Laufzeit von mehr als zehn Jahren angesetzt. Die Einstufung der einzelnen Modelle richtet sich nach dem Umfang, in dem private Partner Aufgaben übernehmen und in komplexe Prozesse eingebunden werden. Ob sich die verschiedenen Kooperationsmodelle eher für Einzelprojekte, Stadtteile oder für die Gesamtstadt eignen, wird danach beurteilt, welche strukturellen Rahmenbedingungen mit den jeweiligen Modellen verbunden sind.

Demnach werden Modelle, bei denen ein hohes Maß an öffentlicher Einflussnahme und eine kurzfristige Reaktion auf veränderte Rahmenbedingungen möglich sind, auf der Ebene der Gesamtstadt angesiedelt. Umgekehrt eignen sich diejenigen Kooperationsformen, die mit langen Vertragslaufzeiten verbunden sind und bei denen nur unter größerem Aufwand Änderungen möglich sind, für Einzelprojekte. Dazwischen sind Kooperationsmodelle für einzelne Stadtteile angeordnet, die in direktem räumlichem Bezug zum Plangebiet stehen.

Bei dieser Analyse wird deutlich, dass Kooperationsmodelle mit mittel- bis langfristigem Bezug überwiegen, während kurzfristige Kooperationen lediglich bei der Verfahrensprivatisierung und beim „Place making“ sinnvoll sind. Aufgrund des räumlichen und zeitlichen Bezugs der unterschiedlichen Kooperationsmodelle ist außerdem eine sorgfältige Vorbereitung und Begleitung der Projekte notwendig.

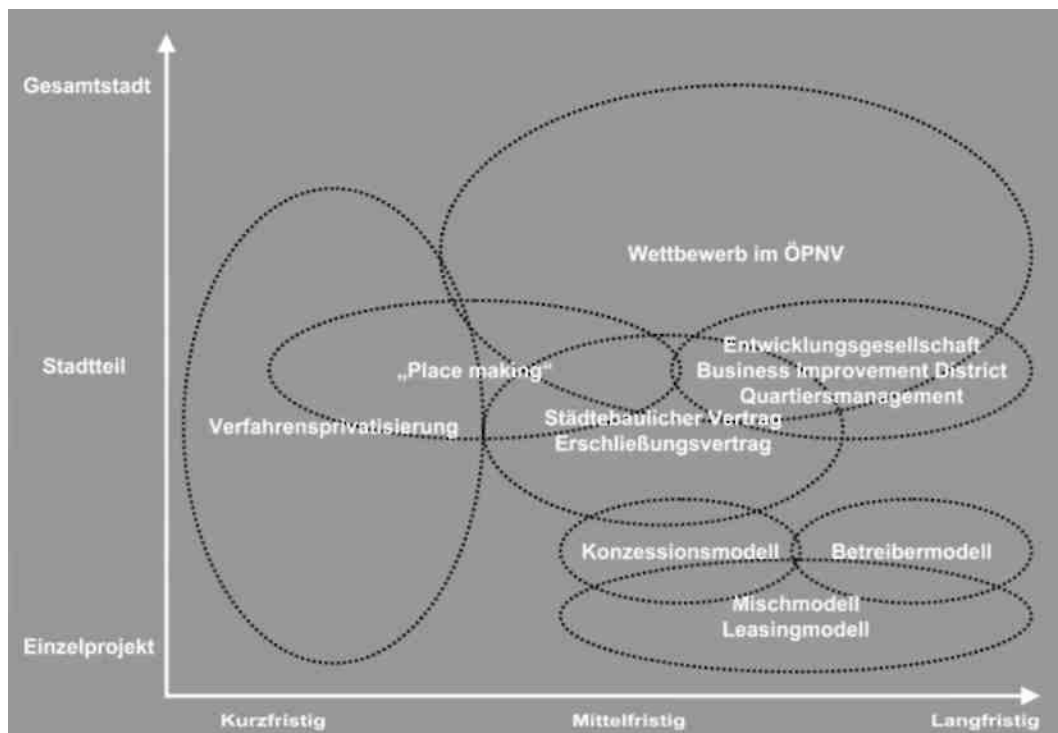


Abbildung 6: Räumliche und zeitliche Dimension der Kooperation (Eigene Darstellung)

5 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Die Ergebnisse der Fallstudie verdeutlichen, dass öffentlich-private Kooperationen künftig bei der Stadt- und Verkehrsplanung eine bedeutende Rolle einnehmen. Damit sind vielfältige Chancen, aber auch Risiken verbunden – was auf die unterschiedlichen Formen der Zusammenarbeit zurückzuführen ist.

Um die gewonnenen Erkenntnisse für die kommunale Planungspraxis aufzubereiten, erfolgt nun durch den Verfasser die Formulierung von Handlungsempfehlungen. Dazu werden Vorschläge für die Vorbereitung und Begleitung öffentlich-privater Kooperationen bei der Stadtentwicklung vorgestellt, deren Inhalte auf der Fallstudie aufbauen:

- Die Grundlagen für erfolgreiche öffentlich-private Kooperationen sollen zunächst durch eine Stadtkonzeption gelegt werden, bei der eine Definition der Handlungsfelder, inhaltlichen und personellen Schnittstellen sowie planerischen Rahmenbedingungen und Zielsetzungen erfolgt. Zur Legitimierung und Effizienzförderung ist diese Stadtkonzeption im Dialog mit verschiedenen öffentlichen und privaten Akteuren zu erarbeiten und durch politischen Beschluss zu bestätigen.
- Es wäre wünschenswert, wenn für die Regionen Rhein-Main und Rhein-Neckar jeweils grenzüberschreitende, regionale Kompetenzzentren aufgebaut würden. Diese müssten im engen Austausch mit den Kommunen stehen und insbesondere bei der Vorbereitung und Evaluierung von Kooperationen Unterstützung anbieten.
- Auf operativer Ebene müssten öffentlich-private Kooperationen durch ein eigenständiges ÖPNV- und Straßen-Infrastrukturmanagement begleitet werden. Das ÖPNV-Infrastrukturmanagement ist

Eigentümer des Netzes und Aufgabenträger für den Betrieb. Seine Aufgaben liegen darin, die Planungen mit den Ergebnissen der Stadtkonzeption abzustimmen und Ausschreibungen zur Vergabe von Verkehrsleistungen durchzuführen. Somit steuert es den Wettbewerb im ÖPNV. Zur Qualitätskontrolle sind begleitende Evaluierungen notwendig, auf deren Ergebnissen aufbauend die Vergütung der privaten Verkehrsunternehmen erfolgt.

- Das Straßen-Infrastrukturmanagement setzt sich aus Vertretern unterschiedlicher Ämter zusammen und ist Träger der Straßenbaulast für alle in der Gemarkung der Kommune gelegenen Straßen (mit Ausnahme der Bundesfernstraßen). Damit werden die verkehrsrelevanten Aufgaben an einer Stelle gebündelt. Zur Sicherung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des städtischen Straßennetzes übernimmt es Koordinierungs- und Kontrollaufgaben.

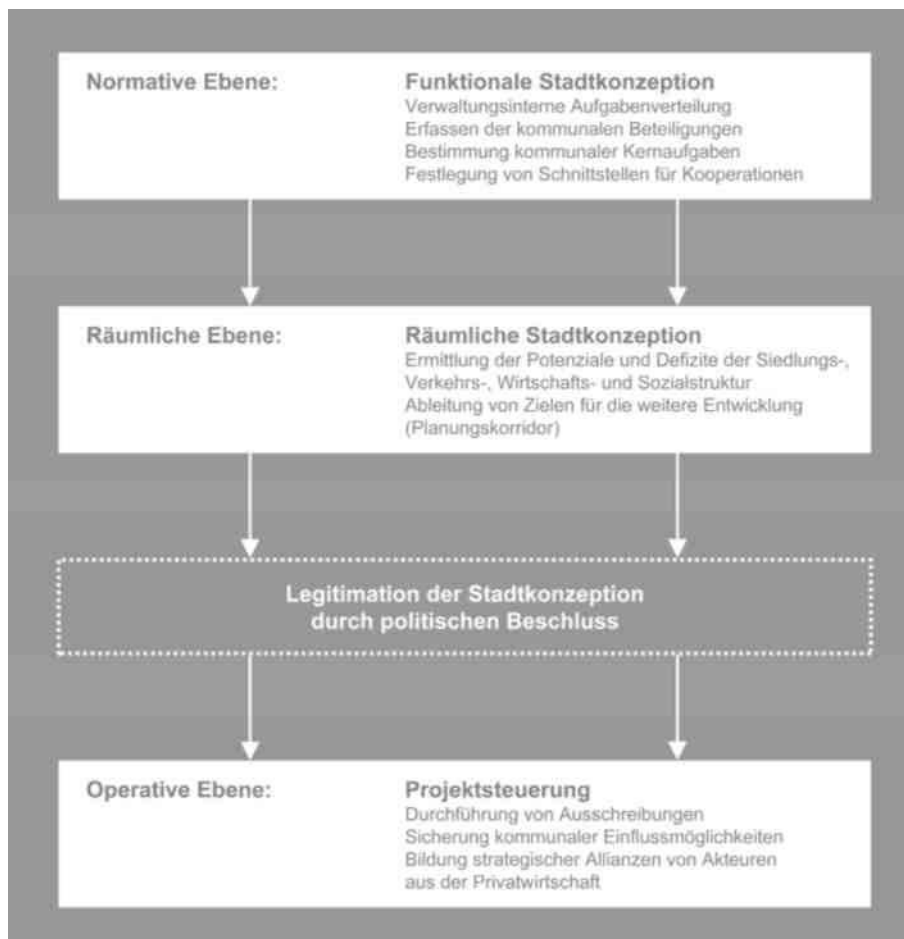


Abbildung 7: Stadtkonzeption (Eigene Darstellung)

6 AUSBLICK

Stadtentwicklung wird künftig vermehrt im Bestand erfolgen. Damit einhergehend gewinnt die kooperative Stadtentwicklung zunehmend an Bedeutung – mit folgenden Tendenzen:

- Je zentraler die Lage des Projekts, umso wahrscheinlicher erfolgt eine private Finanzierung.
- Je größer die Kommune, desto wichtiger ist die Definition von Schnittstellen.
- Je komplexer die Projektstruktur, umso bedeutender ist die Vorbereitung der Kooperation (Festlegung von Mindeststandards, Abstimmung mit kommunalen Leitbildern) sowie die zeitliche und räumliche Gliederung des Projekts (Reaktions- und Austauschmöglichkeiten).
- Kooperationen erfordern laufende Bestandserhebungen und -bewertungen sowie ein Verkehrsmanagement, um so verkehrsräumliche Disparitäten zu minimieren.
- Der Austausch zwischen öffentlichen und privaten Akteuren erfordert ein stabiles kommunikatives Umfeld sowie regionale Kompetenzzentren.

Damit einhergehend besteht der Bedarf, regionale und lokale Akteursnetzwerke aus Wirtschaft und Bürgerschaft möglichst frühzeitig zu identifizieren und zu analysieren. Darüber hinaus werden die behandelten Fragestellungen für die Stadt- und Verkehrsplanung eine zunehmend wichtige Bedeutung einnehmen – denn die Einbindung von privaten Akteuren wird bei der städtischen Entwicklung aufgrund der benannten Rahmenbedingungen künftig eine zentrale Rolle spielen. Dies ist als Chance für die künftige Raumentwicklung anzusehen, sofern die potenziellen Risiken frühzeitig berücksichtigt und minimiert werden. Die Herausforderungen und Chancen der Zukunft liegen folglich in einer „kooperativen Stadtentwicklung“, die in planungstheoretischer Hinsicht auf der Nachhaltigen Stadtentwicklung aufbaut, jedoch neben der ökologischen bzw. sozialen die ökonomische Dimension der Nachhaltigkeit stärker in den Fokus rückt.

7 LITERATUR

- ADAM, B./ GÖDDECKE-STELLMANN, J. (2002): Metropolregionen – Konzepte, Definitionen und Herausforderungen. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 7/2005. S. 417-430. BUNDESMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT (2003): Public Private Partnership. Ein Leitfaden für öffentliche Verwaltung und Unternehmer. Berlin. BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND WOHNUNGSWESEN (2004)(Hrsg.): Dokumentation zum II. Nationalen Städtebaukongress am 10./11. Mai 2004 in Berlin. Berlin. DEUTSCHES INSTITUT FÜR URBANISTIK (2005): Public Private Partnership Projekte. Eine aktuelle Bestandsaufnahme in Bund, Ländern und Kommunen. Berlin. GEBHARDT, H. (1998): Europa im Globalisierungsprozess von Wirtschaft und Gesellschaft. In: GEBHARDT, H./ HEINRITZ, G./ WIESSNER, R. (Hrsg.): Europa im Globalisierungsprozess von Wirtschaft und Gesellschaft. Stuttgart. S. 23-27. GERSTLBERGER, W. (2001): Public-Private-Partnership – neue Betätigungsfelder für öffentliche Unternehmen? Das Beispiel öffentlich-privater Projektgesellschaften in der Stadtregion Kassel. In: EDDELING, T./ JANN, W./ REICHARD, C. (Hrsg.): Öffentliche Unternehmen. Entstaatlichung und Privatisierung? Opladen. S. 203-222. GWECHENBERGER, M. (2006): Öffentlich-private Kooperation bei der Stadtentwicklung. Analysen und Perspektiven zur kommunalen Verkehrsplanung in den Metropolregionen Rhein-Main und Rhein-Neckar. Heidelberg. (PDF-Download: <http://dispatch.opac.d-nb.de/DB=4.1/SET=1/TTL=1/REL?PPN=132426706>) JANNING, H. (1996): Voraussetzungen eines kommunalen PPP-Managements – Ansätze aus der Sicht eines Kreises. In: WALCHA, H./ HERMANN, K. (Hrsg.): Partnerschaftliche Stadtentwicklung: Privatisierung kommunaler Aufgaben und Leistungen. Köln. S. 40-58. KOHL, J. (1985): Staatsausgaben in Westeuropa: Analysen zur langfristigen Entwicklung der öffentlichen Finanzen. Frankfurt. MIKUS, W. (1966): Verkehrszellen. Beiträge zur verkehrsräumlichen Gliederung am Beispiel des Güterverkehrs der Großindustrie ausgewählter EG-Länder. Paderborn. RAUMORDNUNGSVERBAND RHEIN-NECKAR (2005): Das Rhein-Neckar-Dreieck auf dem Weg zur Europäischen Metropolregion. Symposium am 22. Februar 2005 in Mannheim. Dokumentation. Mannheim. STATISTISCHE ÄMTER DES BUNDES UND DER LÄNDER (2004): Statistik regional. Daten für die Kreise und kreisfreien Städte Deutschlands. Ausgabe 2003. Wiesbaden. (CD-ROM) ZWECKVERBAND VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR (2004): Realisierungsprogramm Rhein-Neckar-Takt 2010 –Linienetz, Ausbaurkosten, Realisierungsschritte. Mannheim.