

Interkommunale Zusammenarbeit hilft Stadt-Umland-Problem bewältigen

von

Dr. Alexander *Schink*

Hauptgeschäftsführer, Landkreistag Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf

1. Die Bewältigung der Probleme schrumpfender Städte als Aufgabe

Die Diskussion um die Verwaltungsstrukturen für und in der Region hat Konjunktur. Erinnert sei in diesem Zusammenhang nur an die vielfältigen Überlegungen und Reformvorhaben, die in der Bundesrepublik mit dem Ziel angestellt werden, neue Verwaltungsstrukturen zwischen der kommunalen und der staatlichen Ebene mit dem Ziel zu etablieren, regionale Verflechtungsbeziehungen auch in der Verwaltungslandschaft abzubilden und optimale Organisationsstrukturen für die Bewältigung dieser regionalen Verflechtungen zu finden. Dabei geht es z. B. um die gemeinsame Bewältigung von Planungsfragen zur Strukturentwicklung der Region, den öffentlichen Personennahverkehr, die Ver- und Entsorgung mit Energie, Wasser, Abwasser und Abfall, kulturelle Aktivitäten, Systeme der sozialen Sicherung und die Naherholung, um nur einige Aspekte interregionaler Kooperationsnotwendigkeiten anzusprechen. In der Regel geht es dabei eigentlich um die Probleme, die die Verwaltung städtischer Verdichtungsräume und ihres Umlandes aufwerfen. Manchmal hat man den Eindruck, dass es sich bei der Diskussion um die Regionalisierung von Politik und Verwaltung angesichts ihre Zielsetzung, Probleme der Verwaltung von Ballungszentren und ihres Umlandes neu zu ordnen, um eine Neuauflage der Stadt-Umland-Diskussion aus den 70er und 80er Jahren handelt¹. Jedenfalls sind es in der Diskussion die selben Problemstellungen, die schon früher zu einer Debatte um die richtige Verwaltungseinheit für städtische Verdichtungsräume geführt haben². Im Kern geht es um die Bewältigung der Spannungen, die seit langem zwischen den Kernstädten und den Kommunen ihres Umlandes bestehen: Ein Abwandern von Wohnbevölkerung in das Umland und dem nachfolgend des Gewerbes ist dabei das gravierendste aller Probleme. In den neuen Bundesländern hat es uns stark abnehmende Bevölkerungszahlen in den urbanen Zentren beschert; in den Kernstädten des Ruhrgebietes, in Duisburg, Her-

¹ Zu dieser Diskussion vgl. z. B. *Erlenkämper*, Die Stadt-Umland-Problematik der Flächenstaaten der Bundesrepublik Deutschland, 1980, S. 1 ff.; *Seele*, Verwaltungsorganisation in Großstadtreionen, in: Die Verwaltung der Verdichtungsräume, 1983, S. 69 ff.; *Wagner*, Modelle der Stadt-Umland-Verwaltungen, in: Festschrift für Werner Weber, 1974, S. 957 ff.; *ders.*, Stadt-Umland-Verbände, in: Püttner (Hrsg.), Handbuch der kommunalen Wissenschaft und Praxis, Band 2, 2. Auflage 1982, § 39 (S. 413 ff.).

² Vgl. dazu etwa *Kiepe*, Die Städte und ihre Regionen, Städtetag 1996, S. 1 ff.; *ders.*, Die Stadt und ihr Umland, IzR 1996, 307 ff.; *Kilian/Müllers*, Möglichkeiten zur Bewältigung von Stadt-Umland-Problemen in großstädtischen Verdichtungsräumen, VerwArch 89 (1998), 25 ff.; *Schink*, Die Stadt und ihr Umland, NWVBl. 1987, 81 ff.; *ders.*, Organisationsmodelle für überörtliche Kooperationen, in: Henneke (Hrsg.), Optimale Aufgabenerfüllung im Kreisgebiet, 1998, S. 61 ff., 66 ff.

ne, Oberhausen, Gelsenkirchen und Bochum, aber auch in Krefeld oder Leverkusen, um nur einige Beispiele zu nennen, lassen sich ähnliche Entwicklungen feststellen. Schrumpfende Städte bringen ernst zu nehmende neue Probleme mit sich, die aus der Stadt-Umland-Diskussion freilich hinlänglich bekannt sind, hier jedoch eine neue, bislang noch nicht erreichte Dimension und Qualität erreichen: Eine geringere Bevölkerung lässt die Einnahmen der vom Bevölkerungsschwund betroffenen Kommunen sinken; dabei muss die Infrastruktur gerade auch für die ins Umland abgewanderten Bevölkerungsgruppen, die in den Kernstädten Arbeit und ein qualitativ hochwertiges Angebot finden (Bildungseinrichtungen, Krankenhäuser, Theater u.a.) aufrechterhalten und nicht selten, so z.B. im Bereich des ÖPNV oder anderer Verkehrsverbindungen ausgebaut werden. Eine schrumpfende Bevölkerung bringt vor diesem Hintergrund vor allem neue finanzielle Probleme. Potenziert werden sie, wenn der Bevölkerung das Gewerbe ins Umland nachfolgt oder – wie in jüngster Zeit zunehmend festzustellen ist – aus anderen Gründen die Gewerbesteuererinnahmen wegbrechen.

Ein probates Mittel, das Abwandern der Bevölkerung aus den Zentren ins Umland zu stoppen, gibt es bislang nicht. Zur Lösung von Stadt-Umland-Problemen sind in der jüngsten Vergangenheit allerdings einige neue organisatorische Lösungen in die Diskussion gebracht bzw. realisiert worden. Erinnerung sei in diesem Zusammenhang nur an die Bildung des Verbandes Region Stuttgart³, und der Region Hannover⁴. Immer noch aktuell sind Überlegungen in Hessen, für die dortigen Verdichtungsregionen um Frankfurt und Darmstadt das Modell des Regionalkreises wiederzubeleben⁵. In Nordrhein-Westfalen sind die Bezirksplanungsbehörden bei den Bezirksregierungen zu Regionalräten fortentwickelt worden, um mit ihrer Hilfe die Probleme der Region anzugehen und zu lösen. Zudem ist dort in der Diskussion, das Landesplanungsrecht zu nutzen, um eine Umkehr der Abwanderung der Bevölkerung ins Umland zu bewirken und die Städte auch in ihrer Bevölkerungszahl zu revitalisieren.

Im folgenden soll untersucht werden, ob die Lösungen, die zur Lösung der Stadt-Umland-Probleme angeboten werden, zur Bewältigung der Probleme urbaner Zentren und ihres Umlandes wirklich geeignet sind oder ob es hierzu nicht anderer Instrumente bedarf.

³ Dazu **Steinacher**, Verband Region Stuttgart, in: Henneke (Hrsg.), Optimale Aufgabenerfüllung im Kreisgebiet?, 1998, S. 97 ff.; **Bihr**, Neue Instrumente für die Regionalplanung in der Region Stuttgart, BWVP 1994, S. 123 ff.; **Groß**, Der Verband Region Stuttgart, VBI BW. 1994, S. 429 ff.; **Mecking**, Die Regionalebene in Deutschland, 1995, S. 231 ff.; **Müller**, Struktur des Verbandes Region Stuttgart, BWVP 1994, S. 128 ff.; **von Rotberg**, Die Änderungen des Kommunalrechts, des Kommunalwahlrechts und die Errichtung des Verbandes Region Stuttgart, BWVP 1993, S. 265 ff.

⁴ Dazu **Frohner**, Region Hannover, in: Henneke, ebd., S. 117 ff.

⁵ Hierzu: **Lange**, Zur Problematik einer isolierten Regionalkreisbildung, DÖV 1996, S. 684 ff.; **ders.**, Probleme der (isolierten) Regionalkreisbildung, in: Henneke, ebd. (FN S. 157 ff.) Zu Überlegungen im Großraum Dresden vgl. **Trute**, Stadt-Umland-Probleme am Beispiel Dresdens, in: Henneke, ebd., S. 137 ff. Zu Berlin/Brandenburg vgl. **Bens/König** (Hrsg.), Der Aufbau einer Region. Planung und Verwaltung im Verdichtungsraum Berlin/Brandenburg, 1995, S. 1 ff.

2. Organisatorische Lösungen für die Verwaltung von Stadt-Umland-Regionen

An Vorschlägen und praktizierten Lösungen für die Bewältigung der Stadt-Umland-Probleme herrscht gewiss kein Mangel. Eingemeindungen der Gemeinden des Umlandes oder Einkreisungen von ehemals kreisfreien Städten zur besseren Verteilung der Agenden für die Verwaltung der je betroffenen städtischen Region sind dabei die radikalsten Lösungen, die vor allem in der Gebietsreformwelle der 70'er Jahre auch häufig praktiziert wurden. Heute scheint die Zeit für solche Lösungen vorbei. Die politische Kraft für eine Gemeinde-Gebiets-Reform ist, so scheint es, derzeit nirgendwo vorhanden. Das gilt vor allem für die alten Bundesländer. Fraglich ist zudem, ob solche Lösungen die neuen Probleme der schrumpfenden Stadt wirklich bewältigen können. Das dürfte jedenfalls in Gänze wohl kaum der Fall sein. Dabei ist zunächst zu berücksichtigen, dass ein Abwandern der Bevölkerung oder des Gewerbes heute nicht mehr so sehr in das unmittelbare Umland stattfindet, sondern meist in entferntere Regionen. Fahrtstrecken von mehr als 50 km werden heute von vielen Arbeitnehmern in Kauf genommen, weil sie sich nur dann angesichts der auch im unmittelbaren Umfeld der städtischen Zentren sehr hohen Baupreise den Traum vom Eigenheim im Grünen leisten können. Ohnehin ist anzumerken, dass sich die räumlichen Auswirkungen der je unterschiedlichen Problemlagen stark von einander unterscheiden, so dass ohnehin fraglich erscheint, ob eine räumlich begrenzte Lösung wirklich erfolgversprechende Resultate für alle Teilaspekte der Stadt-Umland-Probleme liefern kann. Festzustellen ist weiter, dass die wirtschaftliche Entwicklung heute angesichts der Wandlungen im gewerblichen Sektor weg von der Montanindustrie hin zu hochtechnisierten Unternehmen ohne großen Flächenbedarf, aber mit Bedarf an qualifizierten Arbeitnehmern nicht selten in periferen, eher ländlichen Zonen stattfindet. Eingemeindungs- und Einkreisungslösungen können von daher die Probleme schon wegen ihrer räumlich eng auf das Umland der Kernstadt begrenzten Wirkung kaum lösen. Hinzu kommt, dass auch die anderen Problemlagen, die einer Lösung bedürfen, kaum durch eine solche Struktur bewältigt werden können. Das gilt z.B. für den ÖPNV, der heute nach der Regionalisierung des SPNV eher in großräumigeren Verbänden, denn in Stadt-Umland bezogenen Strukturen bewältigt werden sollte. Hinzuweisen ist schließlich darauf, dass Eingemeindungs- und Einkreisungslösungen eigentlich nur für solitäre Verdichtungsräume als Lösung taugen. Stadtregionen oder Städtelandschaften weisen indessen häufig ganz andere Strukturen auf, die es nicht als sinnvoll erscheinen lassen, hier solche Lösungen zu praktizieren. Die Rhein-Ruhr-Region in Nordrhein-Westfalen etwa ist eine Städtelandschaft und als solche gerade nicht durch das Gegeneinander von Stadt und Umland geprägt. Schließlich ist zu bedenken, dass die wichtigen Planungs- und Finanzfragen nur bei einer Eingemeindungslösung wirklich gelöst werden können, indessen kaum bei einer Einkreisung, denn weder können dem Kreis alle notwendigen Planungskompetenzen übertragen werden, noch besitzt er eigene Steuerquellen zur Finanzierung der vielfältigen regional strukturierten Aufgaben. Die Kreisumlage als Finanzierungsinstrument ist wegen der für alle gleichen Bemessungsgrundlage kaum geeignet, einen finanziellen Ausgleich zwischen Zentrum und Umland zu bewirken und Mittel in die Kernstadt zurückzulenken. Vor

diesem Hintergrund stellt sich auch die Frage, ob das Modell Region Hannover wirklich erfolgversprechend sein kann.

Spezielle Verwaltungsstrukturen für das Stadt-Umland haben sich in der Vergangenheit nicht sonderlich bewährt. In der Regel sind hierzu zweckverbandsähnliche Einrichtungen geschaffen worden, denen enumerativ bestimmte Aufgaben zur Erledigung zugewiesen worden waren. Auch solche Modelle sind nicht sonderlich geeignet, die Probleme von Verdichtungsräumen zu lösen. Dabei ist auch in Bezug auf sie zunächst darauf hinzuweisen, dass ihr räumlicher Zuschnitt in der Regel hinter den räumlichen Auswirkungen der Verflechtungsbeziehungen zurückbleibt; insoweit gilt nichts anderes wie für Eingemeindungs- und Einkreisungslösungen. Häufig kommt als Problem hinzu, dass in solchen Einrichtungen die Stadt schon wegen ihres Übermaßes an Einwohnern die Umlandgemeinden dominiert und hierdurch konsensuale Lösungen erschwert, die von allen getragen werden. Planungsfragen können von zweckverbandsähnlichen Einrichtungen ebenfalls nur für den jeweiligen Planungsraum gelöst werden. Zu einem Finanztransfer vom Umland in die Stadt sind sie – sieht man von der Beteiligung des Umlandes an der Finanzierung der vom Verband getragenen Einrichtungen ab – überhaupt nicht geeignet. Gerade in der Finanzierung von Verbandseinrichtungen kann im übrigen ein erheblicher Sprengstoff liegen, dies jedenfalls dann, wenn diese Einrichtung – wie der ÖPNV oder eine Messe – ganz im Mittelpunkt des Verbandsinteresses liegt und vornehmlich der Kernstadt und ihren Bewohnern zugute kommt. Insgesamt empfehlen sich damit auch zweckverbandsähnliche Einrichtungen zur Lösung von Stadt-Umland-Problemen nicht.

3. Landesplanung als Lösungsinstrument

In Nordrhein-Westfalen wird derzeit überlegt, zur Lösung der Probleme der schrumpfenden Städte ganz auf des Landesplanungsrecht zu setzen. Angesichts dessen, dass der Bedarf an Wohn- und Gewerbeflächen wegen der demographischen Entwicklung und der Veränderungen im gewerblichen Sektor in Zukunft nicht wachsen wird und aus ökologischen Gründen der immer noch zu hohe Freiflächenverbrauch von bundesweit mehr als 120 ha täglich auf null reduziert werden soll, ist Ziel der nordrhein-westfälischen Landesregierung, über das Landesplanungsrecht keinen weiteren Freiflächenverbrauch der Gemeinden mehr zuzulassen. Es soll ganz auf die Innenentwicklung gesetzt werden. Weiterer Freiflächenverbrauch soll allenfalls noch für regional bedeutende, verkehrlich gut erschlossene Gewerbeflächen oder Projekte der interkommunalen Zusammenarbeit ermöglicht werden. Mittelbar soll über diese Beschränkung Bevölkerung wieder in die städtischen Zentren gelenkt werden. Denn, so das Kalkül, im ländlichen Raum und den Stadt-Umland-Regionen werden die Freiflächen bald ausgeschöpft und mangels Industriebrachen größeren Umfangs auch eine Innenentwicklung nicht mehr möglich sein. Flächen für Siedlung und Gewerbe können dort – anders als in den städtischen Zentren – dann nicht mehr angeboten werden mit der Folge, dass sich Bevölkerung und Gewerbe wie-

der in den Städten konzentrieren werden. Weitere Folge soll dann auch eine damit verbundenen finanzielle Erholung der Städte sein.

Ob das Kalkül der Landesregierung, sollte das Vorhaben tatsächlich realisiert werden, aufgehen wird, mag man mit Fug und Recht bezweifeln. Denn landesplanerische Instrumente können immer nur von begrenzter Wirkung sein. Das mancherorts schlechte Umfeld in den Städten und Planungsfehler aus der Vergangenheit, die vielerorts in der einseitigen Bevorzugung des Geschosswohnungsbaus lagen – wesentliche Ursachen für den Bevölkerungsverlust – lassen sich hierdurch kaum beeinflussen. Vor allem gilt dies aber für die Wünsche großer Gruppen in der Bevölkerung, zu erschwinglichen Preisen im Umland zu wohnen. Landesplanung kann solchen Wunsch nicht umlenken. Dabei ist sehr fraglich ist, ob Politik die Wünsche der Menschen durch Verknappung des Angebotes in den besonders bevorzugten Wohnlagen überhaupt beeinflussen oder besser ignorieren sollte. Das soll hier indessen dahinstehen, weil das Vorhaben der nordrhein-westfälischen Landesregierung aus anderen Gründen zur Bewältigung der Probleme schrumpfender Städte ungeeignet ist. Wirtschaftliche Chancen der Entwicklung werden durch eine einseitige Lenkung der Entwicklung in die Ballungszentren vertan. Entwicklung muss auch in Zukunft in allen Regionen möglich sein, sollen die vorhandenen wirtschaftlichen Chancen optimal genutzt werden. Gerade dies ermöglicht das Modell der nordrhein-westfälischen Landesregierung nicht. Im übrigen wird hierdurch einer Baupreissteigerung und Bodenspekulation Vorschub geleistet. Differenzierte regional verantwortete und interkommunal abgestimmte Lösungen, die allen und nicht nur einigen gerecht werden, sind eine richtigere Reaktion auf die Probleme der schrumpfenden Stadt. Ungeachtet dessen, dass der Bodenverbrauch dringend gestoppt werden muss, ist das Modell der nordrhein-westfälischen Landesregierung abzulehnen.

4. Interkommunale Zusammenarbeit als Lösungsansatz

In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass eine interkommunale Zusammenarbeit viele Probleme, die sich im Stadtumlandbereich stellen, lösen kann. Interkommunale Zusammenarbeit ist hierfür unter zwei Aspekten in besonderer Weise geeignet:

- Interkommunale Zusammenarbeit ermöglicht es, die Partner, die eine bestimmte Interessenlage und Aufgabe miteinander verbindet, zielgenau zusammenzuführen und sie dazu zu veranlassen, die Aufgabe gemeinsam zu lösen. Insbesondere die Problematik der unterschiedlichen Reichweite der im Stadtumland vorkommenden Interessen- und Verflechtungen kann auf diese Weise Rechnung getragen werden.
- Interkommunale Zusammenarbeit hält einen breit gefächerten Formenkanon vor, der es ebenfalls ermöglicht, auf die vielfältigen Probleme regionaler Abstimmung, gemeinsamer Aufgabenerfü-

lung und Bewältigung von Interessenlagen zu reagieren und dabei die Dominanz eines Partners zu vermeiden.

Die interkommunale Zusammenarbeit bietet zunächst eine Möglichkeit, ein regionales Abstimmungsgremien zu bilden, in dem die wechselseitigen Interessen diskutiert und einer konsensualen Lösung zugeführt werden. Hierzu bietet sich eine kommunale Arbeitsgemeinschaft an, in der alle im Stadtumlandbereich betroffenen Gebietskörperschaften vertreten sein können. Eine solche Arbeitsgemeinschaft bietet die Chance, in einem offenen Diskussionsprozess gemeinsam Lösungen für bestimmte Problemlagen zu erarbeiten. Wichtig ist dabei, dass die Lösungen zwar nicht verbindlich sind, dass sich jedoch eine politische Bindungswirkung aus konsensualen Beschlüssen ergibt mit der Folge, dass die in den Arbeitsgemeinschaften gefundenen Lösungen von erheblichem Wert sind. Dies zeigt die Praxis in Nordrhein-Westfalen. Hier ist in den letzten 10 Jahren das Modell von Regionalkonferenzen erprobt worden, die dem Ziel dienen, die regionale Strukturpolitik durch Aufstellung regionaler Entwicklungskonzepte oder Aktionsprogramme zu steuern. Sie verfolgen das Ziel, für solche Projekte, die von regionaler Relevanz sind, einen allgemeinen Konsens herzustellen; an der Konsensfindung werden dabei auch gesellschaftliche Gruppen, wie Gewerkschaften, Kirchen, Universitäten u. a. beteiligt. Weiter bleiben die Aufgaben der Städte und Gemeinden durch das Konzept unangetastet. Wichtig ist vor allem, dass Konsens über förderungswürdige Projekte erzielt wird. Nur aus Entwicklungskonzepten entwickelte regional bedeutsame Projekte können öffentlich gefördert werden. Daraus folgt ein mittelbarer Zwang für die Kommunen, sich an den Regionalkonferenzen zu beteiligen und einen Konsens im allseitigen Interesse zu suchen. Zwar wird die Effizienz dieses Modells zum Teil deshalb bezweifelt, weil das dort geltende Einstimmigkeitsprinzip „do ut des“ Lösungen erleichtert und lokalpolitische Egoismen fördert. Auch die notwendige Rückkoppelung zur Regionalplanung ist in der Vergangenheit nicht gewährleistet gewesen. Dennoch: Die Regionalkonferenzen in Nordrhein-Westfalen haben sich als Gremien, in denen für wichtige Projekte ein regionaler Konsens gesucht werden musste und regionale Entwicklungsmodelle entwickelt wurden, in ihrer Struktur bewährt. Die notwendige Rückkoppelung zur Regionalplanung ist seit dem 2. Modernisierungsgesetzes des Jahres 1999 inzwischen ebenfalls geleistet, da die bei den Bezirksregierungen gebildeten Regionalräte nunmehr die Aufgabe haben, die Vorschläge der Regionalkonferenzen zu bündeln und in den Regierungsbezirken abgestimmte Vorschläge zu entwickeln. Die Regionalkonferenzen können deshalb durchaus Vorbildcharakter für die Bewältigung von Stadtumlandproblemen in Form von Abstimmungen und konsensualen Lösungen haben.

Ein weiteres Modell für die interkommunale Zusammenarbeit stellen Zweckverbände dar. In Zweckverbänden können Planungsaufgaben, etwa die Regionalplanung, aber auch die überörtliche Entwicklungsplanung, die Abfallentsorgungsplanung oder die Schulentwicklungsplanung gemeinsam geleistet werden. Ähnliches gilt für den ÖPNV. Von ihrem Aufgabenzuschnitt her sind Zweckverbände über-

dies insoweit flexibel, als ihnen singuläre, aber auch mehrere Aufgaben zur Erledigung zugewiesen werden können. Dies ermöglicht es, auf die jeweilige Aufgabe zugeschnittene sachdienliche Lösungen zu finden. In Nordrhein-Westfalen etwa ist kürzlich ein Abfallentsorgungszweckverband zwischen zahlreichen Städten und Gemeinden des Ruhrgebietes und einigen an das Ruhrgebiet angrenzenden Kreisen gebildet worden. Es geht hierbei darum, die Abfallentsorgungsaufgabe gemeinsam zu bewältigen und die hierfür notwendigen Anlagen gemeinsam zu nutzen. Die Koordination und Abstimmung kann für diese Aufgabe unter Beteiligung der Politik in Zweckverbandsversammlungen geleistet werden. Dabei ermöglicht es das Zweckverbandsrecht auch, neben dem öffentlich-rechtlichen Zweckverband privatrechtliche GmbH's zu bilden, denen die operative Aufgabenerledigung obliegt. Steuerung und operatives Geschäft können auf diese Weise so miteinander verbunden werden, dass politische Steuerung von den Zweckverbandsorganschaften unter Mitwirkung der Kommunalpolitik durchgeführt wird, während die Aufgabenbewältigung als solche nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen organisiert werden kann. Auch für den ÖPNV bieten sich solche Modelle an.

Weitere Möglichkeiten der Kooperation bieten öffentlich-rechtliche Vereinbarungen. Öffentlich-rechtliche Vereinbarungen ermöglichen es beispielsweise, grenzüberschreitende Planungen miteinander so zu koordinieren, dass nicht nur eine Abstimmung der Planung aufeinander stattfindet, sondern auch ein finanzieller Interessenausgleich stattfinden kann, in dem etwa bei Gewerbenueansiedlungen außerhalb der Kernstadt ein Gewerbesteuerausgleich erfolgt. Solche Lösungen sind immer dann sinnvoll, wenn von einer kommunalen Planung und ihrer Realisierung mehrere Gemeinden intensiv betroffen sind. Sie ermöglichen es überdies auch, verkehrliche Probleme mit denen der Planung zu koordinieren.

Schließlich kennt die interkommunale Zusammenarbeit noch privatrechtliche Organisationsformen, an denen mehrere kommunale Gebietskörperschaften beteiligt sein können. Die Abfallentsorgung ist insoweit bereits als Beispiel genannt worden. Im Bereich der Wirtschaftsförderung kommt eine solche Zusammenarbeit ebenfalls häufig vor. Solche privatrechtlichen Lösungen sind für die Bewältigung einzelner Komplexe im Stadtumlandbereich durchaus geeignet, da sie es ermöglichen eine bestimmte Aufgabe in wirtschaftlicher Form zu bewältigen. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass private Organisationsmöglichkeiten nur sektoral wirken können. Die Gesamtpalette der Verwaltungsaufgaben in der Region kann solchen privaten Organisationsformen nicht übertragen werden.

Wichtig ist schließlich darauf hinzuweisen, dass alle Möglichkeiten der interkommunalen Kooperation nicht dazu geeignet sind, dem kommunalen Wettbewerb, den es im Stadtumlandbereich genauso wie anderen Orts gibt, zu beseitigen. Dies wäre auch unklug. Der Wettbewerb der Städte und Regionen bringt letztlich erst die Leistungen der öffentlichen Hand hervor, die erst die Städte und Regionen konkurrenzfähig im internationalen Wettbewerb macht. Allerdings ermöglichen es interkommunale

Kooperationen konsensuale Lösungen für bestimmte Probleme zu erzielen. Sie sind damit geeignet, kommunalen Egoismen entgegen zu wirken und das Kirchturmdenken zu durchbrechen.