

scheidet - ohne Mischformen auszuschließen - *physische* von *organisatorischen* Austauschbeziehungen. Letztgenannte „umfassen Koordinations- und Kooperationsbeziehungen, die erst in der Umsetzung gemeinsamer Planungen und Entscheidungen raumrelevant werden“, während die erstgenannten „sich räumlich-funktional bereits niedergeschlagen haben“.

SPANGENBERGER (1996:313f.) schränkt berechtigterweise ein, daß es nicht sinnvoll erscheint, „tradierte Zusammenhänge funktionaler und/oder physischer Natur zwischen Städten aufgrund der Aktualität und des Interesses an Städtenetzen als solche“ zu bezeichnen. PRIEBS (1996:36) bezeichnet die herkömmlichen Strukturen als *funktional* und *statisch*, während er dem neuen organisatorischen Konzept der Städtenetze eine strategisch-dynamische Komponente und eine prozessuale Orientierung zuspricht. Der Begriff Städtenetz in seinem engeren Sinne umfaßt demnach weder die o.g. klassischen materiellen Verbindungen zwischen Städten (z.B. Verkehrsinfrastruktur), noch die traditionellen funktionalen und administrativen Beziehungen, die in der Regel durch die jeweilige staatliche Territorialstruktur vorgegeben sind. Vielmehr beschränkt sich der Begriff auf unkonventionelle, immaterielle Beziehungen, die von den Akteuren der Netzwerke gezielt aufgebaut werden, um die angeführten Kooperationsvorteile und Synergieeffekte zu erlangen.

1.3.2.3 Voraussetzungen

Grundvoraussetzung für das Funktionieren immaterieller Städtenetze ist nach DREWE (1994:26) zum einen, daß sich die jeweiligen Aktivitäten ergänzen (*complémentarité*), zum anderen, daß zwischen den lokalen Akteuren ein Konsens und ein bestimmter Wille zur Schaffung von Synergieeffekten existiert (*synergie entre les opérateurs locaux*). Letztere Vorbedingung sieht MAIER (1996:1) paradoxerweise gerade durch den Konkurrenzkampf der Städte und Gemeinden untereinander gewährleistet: „Der Wettbewerb zwischen ihnen [den Städten] führt u.a. auch zu Absprachen und Kooperationen, unterstrichen noch dadurch, daß die schwierige Lage der öffentlichen Haushalte zur Überprüfung traditioneller Handlungsmuster von Staat und Kommunen zwingt und die Einsicht in die Notwendigkeit regionaler bzw. kommunaler Vernetzung und Zusammenarbeit wachsen läßt“ (a.a.O.). Zu betonen ist in diesem Zusammenhang auch, daß nicht nur rationale Beweggründe den Willen und damit den Anstoß zur Kooperation bedingen, sondern daß auch ein gegenseitiges Vertrauen zwischen den Akteuren vorhanden sein muß (GAUNARD 1997:283ff.; RITTER 1995:400; SPANGENBERGER 1996:314). FAHRENKRUG (1997:109) faßt die „unverzichtbaren Komponenten“ von Städtenetzen wie folgt zusammen:

- es kooperieren mehrere gleichberechtigte Partnerstädte;
- es gibt mehrere gemeinsame Handlungsfelder;
- es existiert eine Organisationsstruktur, die die lokalen Verantwortlichen in den jeweiligen Handlungsfeldern einbezieht;
- es herrscht die gemeinsame Überzeugung, durch die Kooperation Aufgaben besser bewältigen und daraus für alle Partner Nutzen ziehen zu können.

1.3.2.4 Städtenetze in Raumordnung und Regionalplanung

Das Konzept der Städtenetze ist in der deutschen Raumordnung noch sehr jung, während in Frankreich bereits Mitte der 80er Jahre die *politique des réseaux de villes* zunehmend Eingang in Forschung und Planung fand (vgl. MARCOU et al. 1994; CHAPUIS 1994). So schlug es sich auch in der nationalen Raumordnungsdebatte *La France en 2015*³ nieder, die zwischen 1993 und 1995 die Leitlinien der künftigen Raumentwicklungspolitik Frankreichs erarbeitete. Die Förderung kohärenter Strukturen, die Gebietskörperschaften gleicher und unterschiedlicher Ebenen aneinander binden, ist demnach eines der

³ Débat National Pour l'Aménagement du Territoire.