



PARTNERSCHAFTEN

raum für alle **ÖREK 2011**
Österreichisches Raumentwicklungskonzept

ÖREK-Partnerschaft

„Kooperationsplattform Stadtregionen“

Expertenpapier im Auftrag der Partnerschaft

Mehrwert stadtregionaler Kooperation



INHALTSVERZEICHNIS

I	Umsetzung des ÖREK 2011 – ÖREK-Partnerschaften	3
II	Vorwort des Lead-Partners	4
III	Einleitung	5
1	Auftrag und Projektziele	5
2	Methodik	5
3	Auswahl der Stadtregionsbeispiele	5
I	Fallbeispiele für stadregionales Handeln.....	7
1	Smart Region	7
3.1	EnergieRegion Römerland Carnuntum	7
3.2	Trinationaler Eurodistrict Basel (TEB)	10
4	Nahverkehr und Mobilität	13
4.1	S-Bahn Tirol – Verkehrsverbund Tirol	13
4.2	Regionales Verkehrskonzept Graz und Graz-Umgebung (RVK G-GU)	16
5	Standortentwicklung und regionale Betriebsansiedlung	19
5.1	INKOBA Region Freistadt	19
5.2	AREA m styria	22
6	Siedlungsentwicklung	25
6.1	Regionalverband Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden	25
6.2	Abstimmungsprozess Raumordnung – Verkehrskapazitäten im Bezirk Mödling	28
7	Freizeitinfrastruktur und Naherholung	31
7.1	Erlebnisbad Frutzzau	31
7.2	Naherholungsgebiet Eichbachgasse /Auwiesen	34
8	Internationale Beispiele	37
8.1	Europäische Metropolregion München – Thema: Governance	37
II	Schlussfolgerungen	40
1	Erfolgsfaktoren für stadregionales Handeln	40
1.1	Überregionale Erfolgsfaktoren	40
1.2	Regionsinterne Erfolgsfaktoren	41
1.3	Organisatorische Erfolgsfaktoren	42

2	Einschätzung des stadtreionalen Mehrwertes.....	44
2.1	Stadtregionale Kooperation mindert Konkurrenzverhalten.....	44
2.2	Stadtregionale Kooperation senkt Kosten und erhöht Handlungsspielräume	44
2.3	Stadtregionale Kooperation trägt zum Umwelt- und Klimaschutz bei.....	45
2.4	Stadtregionale Kooperation stärkt die regionale Wissensbasis und erhöht die Qualität von Entscheidungen.....	45
2.5	Stadtregionale Kooperation erhöht die Standortattraktivität und stärkt die Position im nationalen und internationalen Wettbewerb	46
III	Nächste Schritte – Anforderungen an Politik und Verwaltung	49
1	Stadtregionale Planungs- und Entscheidungsgrundlagen erarbeiten.....	49
2	„Grünbuch Stadtregionspolitik“	50
3	Rechtliche Rahmenbedingungen für Stadtregionen anpassen	51
4	Stadtregionalen Know-how Transfer starten	51
5	Regionale Identität stärken	52
6	Regionalmanagements stärker nutzen und neu definieren	52
7	Finanzierung und Förderung von Stadtregionen sichern	53
IV	Anhang	55
1	Verzeichnis der InterviewpartnerInnen.....	55
2	Beschreibungsraster	57
3	Interviewleitfaden	58
4	Tabellenverzeichnis	61

I UMSETZUNG DES ÖREK 2011 – ÖREK-PARTNERSCHAFTEN

Im Jahr 2011 veröffentlichte die Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) das „**Österreichische Raumentwicklungskonzept (ÖREK) 2011**“. Das ÖREK stellt ein strategisches Handlungsprogramm für die gesamtstaatliche Raumordnung und Raumentwicklung in Österreich dar. Das ÖREK 2011 wurde von den Mitgliedern der ÖROK – Bundeskanzler und Bundesministerien, Länder, Gemeinde- und Städtebund, Sozial- und Wirtschaftspartner – sowie unter Beiziehung weiterer Akteure erarbeitet. Das ÖREK 2011 enthält Grundhaltungen und räumliche Ziele sowie als inhaltlichen Kern ein gemeinsames „**Handlungsprogramm**“.

Mit der Veröffentlichung startete die Umsetzung des "ÖREK 2011" im Rahmen von "**ÖREK-Partnerschaften**". Dabei setzen thematisch befasste ÖROK-Mitglieder sowie weitere Akteure einen oder mehrere Aufgabenbereiche des ÖREK-Handlungsprogramms um.

Gearbeitet wird dabei in Projektarbeitsgruppen - den „ÖREK-Partnerschaften“ - die ein, teilweise auch zwei „federführende Partner“ leiten. Ziele, Inhalte, Vorgehen und Ergebnisse leiten sich aus dem ÖREK ab, werden durch die Mitglieder der Partnerschaft aber weiter vertieft und konkretisiert.

Die **Zusammenarbeit in den ÖREK-Partnerschaften** orientiert sich an den Grundsätzen kooperativer Zusammenarbeit, des prozesshaften sowie ziel- und ergebnisorientierten Arbeitens, klarer Kommunikation und straffen Managements. Hohe Bedeutung hat darüber hinaus die Verankerung der Ergebnisse im Gesamtrahmen der ÖROK – nur so kann eine weiterführende Implementierung unterstützt werden.

Die **ÖREK-Partnerschaft „Kooperationsplattform Stadtregion“** hat sich ausgehend vom gleichnamigen Schwerpunkt im ÖREK-Handlungsprogramm formiert und zum Ziel gesetzt, einen koordinierten **regelmäßigen Erfahrungsaustausch** zwischen allen interessierten Akteurinnen und Akteuren in den österreichischen Stadtregionen aufzubauen, um gemeinsam über verschiedene Fragen und Problemstellungen zu diskutieren und daraus (Handlungs-)Empfehlungen – gerichtet an die Akteurinnen und Akteure selbst, aber auch an weitere Partner auf Bundes- und Landesebene – abzuleiten. In einem ersten Schritt wurde der „**Stadtregionstag**“ ins Leben gerufen, der jährlich stattfinden soll. Gastgeber für den „1. Stadtregionstag“ war die Stadt Graz, Thema der Veranstaltung „Erfolgsmodell Stadtregion – Gemeinsam mehr erreichen“. Als Grundlage für die Diskussionen am zweiten Veranstaltungstag wurde von der ÖREK-Partnerschaft das gegenständliche Expertenpapier zum „**Mehrwert stadtreionaler Kooperation**“ beauftragt, Ergebnisse flossen umgekehrt wieder in die Arbeit ein. Die im Papier formulierten **Schlussfolgerungen** bilden auch die **Grundlage für die weiteren Themenschwerpunkte** der Partnerschaft.

Mag. Markus Seidl | Mag. Johannes Roßbacher
Geschäftsführer

II VORWORT DES LEAD-PARTNERS

Der Österreichische Städtebund hat sich im Rahmen der Vorarbeiten und Diskussionen zum ÖREK 2011 intensiv dafür eingesetzt, dem Thema Stadtregionen entsprechend seiner zunehmenden Bedeutung seinen Platz im Zielsystem des neuen Österreichischen Raumordnungskonzepts (ÖREK 2011) zuzuordnen. Kooperation ist das Schlagwort, das wie ein roter Faden das gesamte ÖREK 2011 durchzieht und Kooperation wird auch das Handeln der Städte und Gemeinden in den nächsten Jahren stärker als je zuvor bestimmen / beeinflussen / formen.

Dank der Neukonzipierung des ÖREK als Umsetzungspapier gründete sich unmittelbar die Partnerschaft „Kooperationsplattform Stadtregion“ aus einer Reihe von Kernakteuren, die sich das gemeinsame Ziel gesetzt haben, die notwendige Aufklärungsarbeit zu leisten, um dadurch den „Stadtregionen“ in Zukunft erhöhte Aufmerksamkeit zukommen zu lassen.

Die Verflechtung der Städte mit ihren Umlandgemeinden ist keineswegs ein neues Thema und auch Suburbanisierungsprozesse sind ein seit mehr als 50 Jahren bekanntes Phänomen. Aufgrund des aktuellen Trends der Re-Urbanisierung, der das unmittelbare Stadtumland mit einschließt, werden die Herausforderungen u.a. betreffend Wohnraum und Verkehrsmanagement jedoch größer und der Handlungsbedarf wieder drängender.

Auf der anderen Seite sind viele Stadtregionen weniger von Zuwanderung als vielmehr von Abwanderung betroffen. Auch in dieser Hinsicht ist ein gemeinsames Agieren einer Stadtregion erfolgversprechender als Konkurrenzdenken. Gemeinsame Strategien für eine Stadtregion und damit eine neue Form der Governance zu finden und sich in der nationalen Diskussion ebenso wie im internationalen Wettbewerb als starke Region zu präsentieren, sind das Gebot der Stunde.

Dennoch war es als Initiation der Kooperationsplattform notwendig, zuerst den Mehrwert stadtreionalen Handelns in seinen zahlreichen Facetten für die Allgemeinheit darzustellen. Die *nunmehr vorliegenden Ergebnisse* wurden im Rahmen des 1. Österreichischen Stadtregionstags im Mai 2013 in Graz anhand von Fallbeispielen sehr lebendig von den handelnden AkteurInnen in Doppelconferenzen präsentiert und fanden großen Anklang.

Die Partnerschaft hat sich zur Aufgabe gesetzt, das Bewusstsein für den Mehrwert stadtreionalen Handelns weiter zu stärken und die „Kooperationsplattform Stadtregion“ zu einer lebendigen Gemeinschaft unterschiedlichster Akteure aufzubauen. Der Österreichische Städtebund bedankt sich für die bisherige Unterstützung und freut sich auf die weitere, erfolgreiche Zusammenarbeit!

Dr. Thomas Weninger
Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes

III EINLEITUNG

1 Auftrag und Projektziele

Die KDZ-Managementberatungs- und WeiterbildungsGmbH (KDZ) und die ÖIR GmbH als Tochter des Österreichischen Instituts für Raumplanung (ÖIR) wurden von der ÖROK beauftragt, in Hinblick auf den ersten Stadtregionstag im Mai 2013 anhand von themenspezifischen Fallbeispielen den Mehrwert stadtrationalen Handelns herauszuarbeiten und zu argumentieren.

Thematisch geht es dabei um die Bereiche Smart Region, Nahverkehr/Mobilität, Standortentwicklung/regionale Betriebsansiedlung, Siedlungsentwicklung mit Fokus Baulandmobilisierung und Freizeitinfrastruktur/Naherholung.

Die zentralen Fragestellungen lauteten:

- Was ist der Mehrwert der stadtrationalen Kooperation? Was ist der Vorteil der stadtrationalen Kooperation in Bezug auf die Bewältigung verschiedener Problemlagen?
- Was können die Akteurinnen und Akteure anderer Stadtregionen aus diesen Beispielen für ihre eigene Situation lernen?
- Welche Anliegen sollen auf „höherer Ebene“ – Bundes-/Landesebene – kommuniziert werden?

2 Methodik

Um die zentralen Merkmale und Entwicklungen zu sammeln sowie die Vorher-/Nachher-Situation darzustellen, wurden neben Literatur- und Internetrecherchen **telefonische Interviews** mit zentralen Akteurinnen und Akteuren der Fallbeispiele durchgeführt. Pro Beispiel wurden sowohl Vertreterinnen und Vertreter der operativen als auch der politischen Entscheidungsebene befragt.

Dafür wurde ein **Interviewleitfaden** (siehe Anhang) erstellt, der die Eckdaten und Entwicklungsgeschichte der Kooperation erhob und den Mehrwert der Kooperation durch vorhandene Kooperationsergebnisse und Einschätzung der Interviewpartnerinnen und Interviewpartner ermittelte. Insgesamt wurden 30 Akteurinnen und Akteure zu den Beispielen befragt (Interviewverzeichnis im Anhang).

Die Fallbeispiele werden in einem **Beschreibungsraster**, der zur Charakterisierung und Bewertung der Beispiele erarbeitet wurde, standardisiert dargestellt.

Die Ergebnisse der einzelnen Fallbeispiele wurden hierauf zusammengeführt, indem einerseits die zentralen Erfolgsfaktoren für stadtrationales Handeln beschrieben werden und andererseits der stadtrationale Mehrwert anhand der Wirkungen für die Region tabellarisch visualisiert und kommentiert wird.

Dabei flossen die Ergebnisse der Arbeitsgruppen im Rahmen des 1. Stadtregionstages am 8. Mai 2013 in Graz ein. Diese bildeten auch die Basis für die abschließende Formulierung der Anforderungen an Politik und Verwaltung für die Etablierung nachhaltiger Stadtregionen in Österreich.

3 Auswahl der Stadtregionsbeispiele

In Abstimmung mit der Projektsteuerungsgruppe der ÖREK-Partnerschaft „Kooperationsplattform Stadtregionen“ wurden nachstehende Fallbeispiele ausgewählt, um den Mehrwert stadtrationalen Handelns zu untersuchen.

Für die Auswahl wurden folgende Kriterien herangezogen, wobei nicht jedes Beispiel alle Kriterien erfüllen musste:

- überwiegend österreichische Fallbeispiele zu den Themen,
- Kooperation mehrerer Gemeinden mit einer Stadt in der Region (Stadt = Ausgangspunkt),
- „etablierte“ Kooperationen, die über einige Jahre bestehen,
- Kooperationen mit abgeschlossenen Projekten und Maßnahmen,
- über Konzepte und Leitbilder hinausgehende Aktivitäten (=Konkretheit).

Tabelle 1: Übersicht Fallbeispiele

Themenfelder	Beispiele
„smart region“	<ul style="list-style-type: none"> • EnergieRegion Römerland Carnuntum in Niederösterreich • Trinationaler Eurodistrict Basel (TEB)
Nahverkehr / Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> • S-Bahn Tirol (Innsbruck und Umland) • Regionales Verkehrskonzept Graz und Graz-Umgebung (RVK G-GU) in der Steiermark
Standortentwicklung / regionale Betriebsansiedlung	<ul style="list-style-type: none"> • INKOBA: Interkommunale Betriebsansiedlungen in OÖ • AREA m styria - Steiermark
Siedlungsentwicklung mit Fokus Baulandentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> • Regionalverband Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden • Abstimmungsprozess Raumordnung – Verkehrskapazitäten im Bezirk Mödling in Niederösterreich
Freizeitinfrastruktur / Naherholung	<ul style="list-style-type: none"> • Erlebnisbad Frutzau in Vorarlberg • Naherholungsgebiet Eichbachgasse Graz in der Steiermark

Ergänzend wurde als internationales Beispiel die Europäische Metropolregion München (EMM) als Governance-Modell untersucht.

I FALLBEISPIELE FÜR STADTREGIONALES HANDELN

1 Smart Region

3.1 EnergieRegion Römerland Carnuntum

EnergieRegion Römerland Carnuntum

Basisinformationen	
<p><i>Projektverantwortliche Organisation und Partner:</i> Regionalentwicklungsverein (RV) Römerland Carnuntum, Verein Energiepark Bruck/Leitha</p> <p><i>Weitere beteiligte Stellen und Unternehmen:</i> Mitgliedsgemeinden, lokale (Wirtschafts-)Partner wie u.a. Weinbau, Archäologischer Park, Flughafen, Nationalpark Donauauen</p> <p><i>Zahl der involvierten Städte/Gemeinden:</i> 27</p>	
 <p>http://www.roemerland-carnuntum.at</p>	
<p><i>Gründungsjahr:</i> 2000 (RV); 1992 (Energiepark)</p>	<p><i>Zeithorizont der Umsetzung:</i> Laufender Prozess, viele Projekte mit regionalen Partnern, kein Ende definiert</p>
<p><i>Einwohnerpotenzial:</i> etwa 75.000</p>	<p><i>Kosten:</i> Budget des RV bis Ende 2014: 600.000 €</p>
<p><i>Finanzierung:</i> Eigenmittel der Vereine, Leader Förderung, Sponsoren, Gemeindebeiträge, Firmenbeiträge (Projekte), Klima- und Energie-Modellregion (113.000 € für 2 Jahre, 5 Partner)</p>	
<p><i>Intensität der Zusammenarbeit:</i> laufende Zusammenarbeit, regelmäßige Sitzungen, Leistungsabsprache und Austausch (RV Koordination und Vernetzung, Energiepark inhaltliche/fachliche Arbeit), RV und Energiepark räumlich im selben Gebäude, Energiepark in Regionalentwicklungsplan des RV eingebunden</p>	
<p><i>Form der Kooperation:</i> Regionalentwicklungsverein (27 Gemeinden Mitglieder); Zusammenarbeit mit Verein Energiepark Bruck an der Leitha.</p>	<p>2 Vereine</p>
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Der Energiepark Bruck/Leitha und der später gegründete Regionalentwicklungsverein (RV) Römerland Carnuntum arbeiten an der Entwicklung der Region im Bereich erneuerbarer Energien in Aufgabenteilung: Der Regionalentwicklungsverein schafft die Plattform der AkteurlInnen, organisiert die Vernetzung und setzt die Strategie auf. Der Energiepark wickelt eingepasst in die Gesamtstrategie konkrete Projekte und Dienstleistungen für die regionalen AkteurlInnen ab.</p> <p>Steuerungsgremien im RV sind der Vorstand (Teil der BürgermeisterInnen), die Vollversammlung sowie der Entscheidungsausschuss (BürgermeisterInnen, Energiepark und weitere Institutionen vertreten).</p> <p>Die Palette der eingesetzten Instrumente umfasst u.a. Information, Bewusstseinsbildung und Energieberatung, Vernetzungsaktivitäten unter Einbindung der Bevölkerung und der regionalen Wirtschaft, ein einheitlicher Webauftritt, Wissenstransfer über die Region hinaus (internationaler Universitätslehrgang „Erneuerbare Energie in Mittel- und Osteuropa“), (internationale) Forschungsprojekte, Öffentlichkeitsarbeit (Vorträge, Führungen Windpark, Biomasse-Fernwärme, Biogasanlage) sowie die konkrete Herstellung von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Energie.</p> <p>Der Energiepark bietet Gemeinden, Betrieben und Privatpersonen laufend Serviceangebote, wie Informationsveranstaltungen, regelmäßige Bürgerberatungen auf Gemeindeämtern (erneuerbare Energie & Energieeffizienz, Neubau/Althausanierung), Energieausweisberechnung, Energiebuchhaltung, Einsatz von Energiebeauftragten, Machbarkeitsstudien sowie regionale und kommunale Energiekonzepte. Darüber hinaus wurden konkrete Vorhaben umgesetzt, wie z.B. Biomasse-Fernwärmeanschluss und Biogas Bruck/L., Elektromobilität, Windparks Bruck/L., Petronell-Carnuntum und Hollern, Algenproduktionsanlage Bruck/L. etc.</p>	

Ausgangssituation:

Die Gründung des Energieparks Bruck/Leitha 1992 von privaten InitiatorInnen zielte auf die Unterstützung der Stadtgemeinde Bruck/L. bei der vom Gemeinderat angestrebten Erreichung der Klimabündnisziele ab. Der Regionalentwicklungsverein wurde dann im Jahr 2000 mit dem Ziel der Koordination Leader-Region gegründet. Durch die gemeinsame Nutzung der Büroinfrastruktur (beide Vereine logieren im gleichen Gebäude) und der strukturellen Verflechtung (Energiepark ist in Entscheidungsgremien des RV vertreten) waren von Anbeginn Synergien gesucht und verwirklicht.

Mehrwert von Stadtregionen

Wesentliche Themen

Gemeinsames Kernthema von Energiepark und Regionalentwicklungsverein:

- Energieerzeugung, -versorgung,
- Zukunftsthema: stärkere Vermarktung/Öffentlichkeitsarbeit als Energieregion.

Weitere Themen des Regionalentwicklungsvereins

- Nahverkehr/Mobilität: Flughafen Dialogforum, Region als Schnittstelle Wien – Bratislava, abgestimmtes Verkehrskonzept Achse Wien-Bratislava in Erarbeitung, Abstimmung mit VOR, Stadt Wien, ÖBB, VIE, SUM,
- Freizeit / Naherholung / Touristische Infrastruktur (z.B. Beschilderung), Weinbau,
- Bildung, Jugend: soft-Maßnahmen, Unterstützung der Jugendarbeit, Betreuung,
- Lebensqualität (Gesundheit als regionaler Wirtschaftsmotor, Schwerpunkt Gesundheitsprävention, Positionierung als Wohlfühlregion).

Wirkungen für die Region

Wirtschaftlichkeit:

- Regionale Impulse: Betriebsansiedelungen im Bereich nachhaltiger Energien; Kompetenzzentrum für erneuerbare Energie in Bruck/Leitha; Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region (Green Jobs),
- Hohes Know-how innerhalb der Region,
- Image außerhalb der Region und Erhöhung der Standortattraktivität als Wohn- und Betriebsstandort.

Räumliche Entwicklung:

- Beitrag zur regionalen Versorgung mit erneuerbaren Energien; langfristige Ziele.

Umwelt- und Klimaschutz:

- Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energieträger,
- Sparsamer Ressourceneinsatz: CO₂-Einsparung, Effizienzsteigerung v.a. im Gebäudebereich,
- Abschätzung der Effekte von Maßnahmen (in Energiekonzept).

Gesellschaftliche und soziale Wirkungen:

- Bewusstseinsbildung und Vernetzung in der Region,
- Aus- und Weiterbildung, Lebensumfeld, das die Bevölkerung in der Region hält,
- Wissenstransfer über Region hinausgehend durch das Seminar- und Ausbildungszentrum, Universitätslehrgang (Postgraduate MSc) „Renewable Energy in Central and Eastern Europe“ seit 2005.

Stärken

- Koppelung formaler Regionalstruktur des öffentlichen Sektors mit einer Privatinitiative (Energiepark): Privatinitiative als Grundlage, die von der Region unterstützt und weiterentwickelt wird,
- Organisationsform Verein ermöglicht größeren Handlungsspielraum und Flexibilität,
- Parteipolitik kein Thema (Parität Vorstandsmitglieder im RV), es wird „Regionalpolitik“ gemacht (alle Beschlüsse einstimmig!),
- Prozessdenken: kein abgeschlossenes Projekt, sondern kontinuierliche Weiterentwicklung der Region, Erfolg in kleinen Schritten – „Step by Step“, laufende Vertiefung und Erkenntnisgewinn,
- Offenheit und Flexibilität bezüglich des „Mitmachens“ der Gemeinden bei einzelnen Projekten – daher keine zwanghaften Kompromisse,
- Persönlichkeit und Engagement der handelnden Personen.

Probleme und Hemmnisse

- Rechtssicherheit bei der Organisationsform Verein teilweise problematisch (Haftungen),
- Unterschiedliche Gemeindeinteressen – diese können aber auch als Chance zur Weiterentwicklung von Strategie und Projekten gesehen werden,
- Entwicklung der regionalen Identität noch zu gering ausgeprägt (z.B. im Vergleich zu Güssing).

Potenziale

Möglichkeiten der Weiterentwicklung

- Kooperationsprozess wird laufend weiterentwickelt,
- Entwicklung eines regionalen Bewusstseins bzw. einer regionalen Identität (Vorbild Güssing), Energiethema für BürgerInnen greifbar machen, verstärktes Marketing,
- Weiterentwicklung im Bereich Effizienzbereich: Energiespeicherung, und -verteilung,
- Verstärkte Aktivitäten im Bereich Mobilität innerhalb der Region sowie Verkehr durch die Region,
- Kooperation mit Abfallwirtschaftsverbänden.

Kooperationsfördernde Rahmenbedingungen

- Persönlichkeiten aus der Region als „Zugpferde“ wichtig,
- Freiheit im Kopf, keine eingefahrenen Denkmuster, sondern offene Herangehensweise der AkteurInnen,
- Keine Parteipolitik,
- Minimierung Kirchturmdenken – Sichtbarmachung des Vorteils regionaler Kooperation gegenüber Gemeinden, Kooperationskultur sollte selbstverständlich sein, kein „Missionieren“,
- Interkommunaler Finanzausgleich wäre wichtiger kooperationsfördernder Schritt ,
- Gemeindekooperation als Wunsch von Bund und Land, aber zu wenig ernsthafte Unterstützung, mehr finanzielle Unterstützung wäre notwendig.

Übertragbarkeit auf andere Stadtregionen


Grundsätzlich ist die Kooperation auf andere Stadtregionen übertragbar, die konkrete Form der Kooperation muss jedoch jede Region selbst wählen.

Resümee, fachliche Beurteilung des Mehrwertes

- Zusammenarbeit zwischen formaler Regionalstruktur des öffentlichen Sektors (Regionalentwicklungsverein) mit einer Privatinitiative (Energiepark) kann einen Mehrwert und Vorteil im Wettbewerb der Regionen schaffen,
- Ein offenes Klima schafft Freiheit im Kopf und löst eingefahrene Denkmuster auf. Dies ermöglicht innovative Lösungen,
- Prozessdenken ist wichtig: Kooperation ist kein abgeschlossenes Projekt, sondern braucht kontinuierliche Weiterentwicklung in kleinen Schritten – „Step by Step“,
- Freiwilligkeit der Kooperation erlaubt laufende Vertiefung ohne Zwang und Erkenntnisgewinn des Vorteils durch Kooperation,
- Überparteilichkeit des Prozesses und Engagement von Persönlichkeiten aus der Region als „Zugpferde“ haben große Bedeutung,
- Finanzielle Unterstützung von Bund und Ländern für Gemeindekooperationen hat Bedeutung.

3.2 Trinationaler Eurodistrict Basel (TEB)

Trinationaler Eurodistrict Basel (TEB)

Basisinformationen	
<p><i>Projektverantwortliche Organisation und Partner:</i> Verein „Trinationaler Eurodistrict Basel“ (TEB) mit vereinseigenen Organen: 85 Mitglieder (Gebietskörperschaften auf verschiedenen Ebenen in D, F, CH), repräsentiert von VertreterInnen der Politik und der Verwaltung.</p> <p><i>Zahl der involvierten Städte/Gemeinden:</i> 226 (CH, D, F)</p>	
 <p>www.eurodistrictbasel.eu/</p>	
<p><i>Gründungsjahr:</i> 2007; aufbauend auf den 2002 gegründeten Verein „zur nachhaltigen Entwicklung des Raumes der Trinationalen Agglomeration Basel“ (TAB)</p>	<p><i>Zeithorizont der Umsetzung:</i> Der Verein ist auf dauerhafte Zusammenarbeit ausgelegt. Die durchgeführten Projekte haben eine individuell fixierte Projektdauer.</p>
<p><i>Einwohnerpotenzial:</i> rund 800.000</p>	<p><i>Kosten:</i> Jährliches Budget für Verwaltungsstruktur: 330.000 Euro. Zusätzlich Projekt-Finanzierungen</p>
<p><i>Finanzierung:</i> Aufteilung des Budgets für Verwaltungsstruktur nach grobem Einwohnerschlüssel: 2/3 zahlen Schweizer Mitglieder (allen voran die Stadt Basel), den Rest teilen sich Deutschlands und Frankreichs Mitglieder.</p> <p>Projekt-Finanzierungen werden überwiegend von Mitgliedern getragen, teils aus EU-Fonds gespeist (z.B. INTERREG-Projekte).</p>	
<p><i>Intensität der Zusammenarbeit:</i> Leistungsabsprachen bzw. -austausch sowie strategische Kooperationen und gemeinschaftliche regionale Leistungserbringung.</p>	
<p><i>Form der Kooperation:</i> Verein</p>	<p>Gemeinnütziger Verein nach französischem Recht</p>
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Der Trinationale Eurodistrict Basel (TEB) ist die Plattform der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in der Agglomeration Basel und verfolgt folgende Ziele: die Stadtregion als attraktiven grenzüberschreitenden Wirtschafts- und Lebensraum stärken, die Identifikation der BewohnerInnen mit diesem gemeinsamen Lebensraum fördern, die Partizipation der Bevölkerung in grenzüberschreitenden Angelegenheiten ausbauen sowie die grenzüberschreitende Zusammenarbeit weiter ausbauen und effektiver gestalten.</p> <p>Der TEB bietet Politik und Verwaltung einen Raum, in dem grenzüberschreitende Belange auf gleicher Augenhöhe miteinander besprochen und gemeinsame Projekte umgesetzt werden können. Im Zentrum der Kooperation stehen Kommunikationsprozesse (Meinungsbildung, Abstimmung über EU Außengrenze hinaus, Erfahrungsaustausch, gegenseitige Einbindung bei Planungsverfahren).</p> <p>Der TEB ist durch seine politisch gewichtige Struktur gekennzeichnet. Zur Steuerung sind drei politische Gremien etabliert: In der Mitgliederversammlung sind die Gemeinden vertreten. Der Vorstand setzt sich aus jeweils 8 gewählten VertreterInnen der beteiligten Nationen (meist hochrangige politische MandatsträgerInnen) zusammen, wobei das Präsidium abwechselnd von den drei Ländern übernommen wird. Der Districtrat ist die Vertretung der gewählten Abgeordneten aus den drei Ländern und fungiert als eine Art Parlament. Die politisch besetzten Entscheidungsgremien werden fachlich durch eine Geschäftsstelle, die Koordinationsgruppe und thematische Arbeits- und Projektgruppen unterstützt.</p> <p>Zu den Projekten des TEB zählen: die Entwicklung einer Gesamtstrategie für den Agglomerationsraum Basel, Internationale Bauausstellung IBA Basel 2020, grenzüberschreitende Verkehrserhebung, Kooperationen im ÖV hinsichtlich Fahrplan- und Tarifinformation sowie Sprachaustausch / SchülerInnenaustausch. Zudem besteht ein Programm für Mikroprojekte mit PartnerInnen aus allen 3 Ländern. Beim Thema Energie gibt es erste Ansätze der Zusammenarbeit (Erhebung des Status quo).</p>	

Ausgangssituation:

Der Agglomerationsraum Basel ist funktionell stark verflochten. Viele BewohnerInnen arbeiten und wohnen in verschiedenen Staaten. Die Raumplanungsabteilungen der drei Länder standen vor grenzüberschreitenden Herausforderungen im Bereich Verkehr, Siedlungsentwicklung und Landschaft. Neben gemeinsamen Problemstellungen war es auch der Wunsch gemeinsam Projekte umzusetzen (Sprachaustausch, ...) und grenzüberschreitend zusammen zu arbeiten. In den 1990er Jahren trafen sich verantwortliche Planungsstellen informell, um gemeinsam an Lösungen zu arbeiten. Aus dieser Erfahrung entstand der Wunsch die Zusammenarbeit auch auf politischer Ebene zu institutionalisieren.

Mehrwert von Stadtregionen

Wesentliche Themen

- Raumplanung, Städtebau, Stadtstruktur, Siedlungsentwicklung, Naturraum, Stadtklima, Lebensqualität,
- Nahverkehr/Mobilität,
- IKT: gemeinsames Geoportal für die Tourismuswerbung in Verbindung mit einem ÖV-Informationssystem,
- Governance: als Mittel zum Zweck,
- Energie und Bildung: im Gespräch.

Wirkungen für die Region

Wirtschaftlichkeit:

- Lukrieren zusätzlicher Fördergelder (gemeinsame Abwicklung von Förderanträgen und -projekten),
- Zeit- und Kostenersparnisse durch vorgegebene Organisationsstruktur und gewonnenes Vertrauen,
- Beitrag zu verbesserter Verkehrsanbindung, Erreichbarkeit und Nutzung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) wie die Erweiterung des Tramnetzes von Basel nach D und F oder gemeinsame Buslinien,
- Gestärkt im Wettbewerb mit anderen Metropolregionen (Lausanne, Genf) um öffentliche Finanzierungen zu bekommen.

Räumliche Entwicklung:

- Abstimmung Raumplanung/Siedlungsentwicklung (wenig verfügbare Fläche in Basel ⇒ Siedlungsentwicklung in D, Flughafen in F; eventuell gemeinsame Park&Ride Anlagen vor der Stadt Basel).

Umwelt- und Klimaschutz:

- Beitrag zum Landschaftsschutz (Erhalt von Grünflächen ist ein großes Thema der IBA Basel 2020),
- Gemeinsame Aktivitäten zu sparsamem Ressourceneinsatzes und erneuerbaren Energien,
- Zunehmende Verständigung auf gemeinsame Grundsätze in der Verkehrspolitik.

Gesellschaftliche und soziale Wirkungen:

- Verminderung von Nutzungskonflikten – Dialogqualität hat sich verbessert.

Stärken

- Vertrauensaufbau zwischen den KommunalpolitikerInnen und Fachleuten aus 3 Ländern führt zu größerem Verständnis, bei manchen Themen zu Gunsten anderer Beteiligter zurück zu stecken und auch Konfliktfelder offen anzusprechen,
- Kurze Wege zu relevanten GesprächspartnerInnen in allen drei Ländern – Zeitersparnis,
- bestehendes Forum, in dem Anliegen vorgebracht werden können und ein Dialog ermöglicht wird,
- Das Wahrnehmen des Lebens und Planens in einer Region, auch wenn Staatsgrenzen mitten durch das Gebiet gehen,
- Interessen der Region gegenüber den Ländern gut vertreten – im Sinne des „Europa der Regionen“,
- Erkenntnisgewinn durch die regelmäßige Zusammenarbeit mit Fachleuten aus allen drei Ländern.

Probleme und Hemmnisse

- Unterschiedliche Handlungsspielräume der Gebietskörperschaften in den verschiedenen Ländern,
- Beschlüsse des Vereinsvorstandes immer unter Vorbehalt der Finanzierungszusage durch Länder ⇒ lange Wartezeiten bis zur Zu-/Absage; bei einer Absage kann das Projekt nicht durchgeführt oder es muss neu budgetiert werden,
- Nicht alle AkteurInnen sprechen sowohl Deutsch als auch Französisch fließend ⇒ Gefahr von Missverständnissen bzw. Übersetzungs- und Zeitaufwand,
- Kostengefälle für Leistungen in der Schweiz gegenüber den anderen Ländern ⇒ Problem der Aufstellung der erforderlichen Summen von Deutschland oder Frankreich zur Kofinanzierung,
- Während der Schweizer und deutsche Teil des Eurodistricts stark bevölkert ist, ist der französische Teil eher ländlich geprägt ⇒ andere Interessenslagen,
- Abstimmungsprozess führt zwangsläufig zu Abstrichen bei den einzelnen Zielvorstellungen,
- Sichtbarer Nutzen für die BürgerInnen noch relativ gering.

Potenziale

Möglichkeiten der Weiterentwicklung

- Überlegung ein gewähltes mit legislativen Befugnissen ausgestattetes Regionalparlament zu installieren (fördert Legitimation und Bekanntheitsgrad),
- Von der Bildung eines Europäischen Verbundes für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) kam man ab, da dies ohne erwartbare inhaltliche Verbesserungen zusätzliche Verwaltungsressourcen gebunden hätte.

Kooperationsfördernde Rahmenbedingungen

- Druck der Bevölkerung, die im Alltag die Grenzen kaum wahrnahm (man wohnte auf der einen, arbeitete auf der anderen Seite.) auf die Verwaltung und das Ziel der Verwaltung Planungs- und Lebensrealität in Einklang zu bringen,
- funktionale Abhängigkeit zwischen der Stadt Basel (als wirtschaftliches und kulturelles Zentrum) und deren „Vororte“ in Deutschland und Frankreich,
- gute persönliche Kontakte,
- Möglichkeit der Inanspruchnahme einer Anlauffinanzierung (EU Mittel) wirkte kooperationsfördernd.

Übertragbarkeit auf andere Stadtregionen

- Der TEB ist Kooperation zwischen Stadt und Umland aufgeteilt auf 3 Staaten. Aus diesem Grund ist der TEB eine Stadtregion mit ganz eigenen Herausforderungen,
- Grundsätzlich ist die Form und Struktur des TEB (insbesondere die Idee des „beratenden Parlaments“) jedenfalls auf andere Stadtregionen übertragbar.


Resümee, fachliche Beurteilung des Mehrwertes

- Klare funktionelle und „gelebte“ Verflechtung, gekoppelt mit dem Ziel der Verwaltung und Politik die Planungs- und Lebensrealität in Einklang zu bringen, als kooperationsfördernde Rahmenbedingung,
- Bestehende persönliche Kontakte erleichtern den Aufbau einer Kooperation,
- Schaffung einer Plattform, auf der gemeinsame Belange auf „gleicher Augenhöhe“ besprochen und Projekte umgesetzt werden können,
- Langer vertrauensbildender Kommunikationsprozess, der das gegenseitige Verständnis fördert,
- Erkenntnisgewinn durch regelmäßige Zusammenarbeit,
- Möglichkeit der Inanspruchnahme einer Anlauffinanzierung (EU Mittel) wirkt kooperationsfördernd,
- Ausreichende finanzielle Ausstattung der „Basisinfrastruktur“ ist wichtig,
- Nutzen für die BürgerInnen sichtbar machen.

4 Nahverkehr und Mobilität

4.1 S-Bahn Tirol – Verkehrsverbund Tirol

S-Bahn Tirol – Verkehrsverbund Tirol

Basisinformationen		
<p><i>Projektverantwortliche Organisation und Partner:</i> Verkehrsverbund Tirol GesmbH (VVT), Partner: Land Tirol (Finanzierung)</p> <p><i>Beteiligte Stellen und Unternehmen:</i> ÖBB-Personenverkehr AG, ÖBB-Infrastruktur AG, Gemeinden im Rahmen von Park&Ride Anlagen</p> <p><i>Zahl der involvierten Städte/Gemeinden:</i> 68</p>		
<i>Gründungsjahr:</i> S-Bahn 2007, VVT: 1995, ab 2000 eigenständige GmbH	<i>Zeithorizont der Umsetzung:</i> schrittweise Weiterentwicklung	
<i>Einwohnerpotenzial:</i> ca. 290.000 im Großraum Innsbruck (davon 124.482 Stadt Innsbruck)	<i>Kosten:</i> Investitionen in S-Bahn-Betrieb: 26 Mio. Euro (Vertrag läuft 10 Jahre), Investitionen in Erneuerung der Infrastruktur: 14 Mio. Euro	
<p><i>Finanzierung:</i> klare Finanzspielregeln, für den S-Bahn-Betrieb stellt das Land Tirol 26 Mio. Euro zur Verfügung, S-Bahn-Infrastruktur: 50-80% Bundesbeteiligung, Rest: Land Tirol und Gemeinden, Busbetrieb: viele Mitinvestoren (Gemeinden, Städte, Tourismusverbände, Seilbahngesellschaften, private Unternehmen), VVT zu 100% im Eigentum des Landes Tirol</p>		
<i>Intensität der Zusammenarbeit:</i> umfangreiches Vertragsmanagementsystem		
<i>Form der Kooperation:</i> S-Bahn-Betrieb: Verkehrsdienstverträge VVT – ÖBB-Personenverkehr, S-Bahn-Infrastruktur: Infrastrukturerrichtungs-, Betriebs- und Nutzungsverträge VVT – ÖBB-Infrastruktur	Verträge	
<i>Kurzbeschreibung:</i>		
<p>Vor dem Hintergrund des steigenden Verkehrsaufkommens im Großraum Innsbruck leistet der Verkehrsverbund Tirol im Allgemeinen und der Auf- und Ausbau der S-Bahn Tirol im Speziellen einen wichtigen Beitrag zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Durch die Schaffung eines kundenorientierten, bedarfsgerechten und qualitativ hochwertigen Angebots im ÖV entsteht eine Alternative zum PKW-Verkehr, die gleiche Mobilitätschancen für alle (auch für Menschen, die kein Auto besitzen) bietet und zur Senkung der Mobilitätskosten für Privathaushalte beiträgt.</p> <p>Organisiert wird das ÖV-Angebot im Großraum Innsbruck durch den VVT über ein umfangreiches Vertragsmanagementsystem. Der VVT fungiert als Drehscheibe und vertraglicher Partner zwischen Verkehrsunternehmen und finanzierenden Partnern (Gemeinden, Städte, Tourismusverbände etc.). Er ist Koordinationsstelle für Tarif-, Fahrplan-, und Infrastrukturgestaltung. Als Auftraggeber schließt der VVT Verträge mit ÖBB und anderen Verkehrsunternehmen zur Durchführung von Verkehrsleistungen ab.</p> <p>Durch die damit bewirkte Erweiterung des Zugangebots, die Einrichtung von 6 S-Bahn-Linien im Tiroler Zentralraum und vertaktete und regelmäßige Fahrtmöglichkeiten (z.B. Innsbruck – Hall 15 Min. Takt) entstehen mehr ÖV-Kapazitäten für Arbeits- und SchulpendingerInnen. Taktverdichtungen auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten schaffen Angebote für ältere Menschen, Mütter und Jugendliche (Nightline). Ein touristischer Schwerpunkt ist die optimale ÖV-Anbindung der Schigebiete.</p> <p>Zu den weiteren umgesetzten Maßnahmen und Projekten zählen moderne, einheitliche Zugsgarnituren, die Erneuerung von 13 Haltestellen (Bahnhofsvorplätze, Busterminals, Bike&Ride, Park&Ride), moderne Fahrgastinformation, Marketing, attraktives Tarifangebot.</p> <p>Die Kooperation entwickelte sich durch kontinuierliche Überzeugungsarbeit und anerkannte Leistungserbringung für KundInnen. Daraus entstand die zunehmende Bereitschaft der Gemeinden, aber auch großer Unternehmen (Werksverkehr), die Leistungen des VVT in Anspruch zu nehmen und mitzufinanzieren. Gemeinden sind ein wichtiger Partner des VVT bei der Abstimmung zur Vertaktung der anschließenden Busse. Kosten für Park&Ride-Plätze, Fahrradabstellplätze, Kiss&Ride-Plätze, Bahnhofsvorplätze und Fahrgastinformation werden</p>		

nach einem fixen Verteilungsschlüssel auf die Träger ÖBB, VVT und beteiligte Gemeinden aufgeteilt. Bei P&R-Plätzen in Regionen wo mehrere Gemeinden profitieren, werden die Kostenanteile auf Basis von Kennzeichenerhebungen auf die beteiligten Gemeinden aufgeteilt (z.B. Park&Ride Hall in Tirol: 50% ÖBB, 25% Land Tirol über VVT, 25% durch Gemeinden; Vorplatz Hall: 80% ÖBB, 20% Land Tirol über VVT).

Ausgangssituation:

Der Verkehr im Großraum Innsbruck spiegelte die klassische Stadt- Umlandproblematik wider: wachsender Straßenverkehr, Staus auf der Inntalautobahn und den Einfallstraßen nach Innsbruck, knapper Parkraum in der Stadt, hohe Feinstaubbelastung (Raum Innsbruck und Unterinntal sind Sanierungsgebiet gemäß Immissionsschutzgesetz Luft) bei gleichzeitiger dynamischer Bevölkerungsentwicklung im Umland und zunehmendem PendlerInnenverkehr. Der öffentliche Personenverkehr kämpfte mit verspätungsanfälligen Personenzügen und der Unzufriedenheit der Fahrgäste. Mit der Einrichtung der S-Bahn Tirol sollte dieser Mangel mit einem wesentlich produktiveren und effizienteren Einsatz des vorhandenen Wagenmaterials der ÖBB begegnet werden.

Der VVT wurde 1995 als Teil der Verkehrsplanung des Landes gegründet und im Jahr 2000 als Verkehrsverbund Tirol GesmbH ausgegliedert, um den Anforderungen des ÖNRV-G 1999 (Öffentliches Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999) zu entsprechen.

Mehrwert von Stadtregionen

Wesentliche Themen

- Umweltverträglicher Nahverkehr/Mobilität,
- Veränderung des Mobilitätsverhaltens der NutzerInnen in Richtung Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr, ÖV), Schaffung gleicher Mobilitätschancen für alle,
- Verbesserung des Stadtklimas und der Lebensqualität (Raum Innsbruck und Unterinntal Sanierungsgebiet IG-Luft).

Wirkungen für die Region

Wirtschaftlichkeit:

- Steigende Fahrgastzahlen im ÖV, daher steigende Einnahmen; VVT:140.000 km Jahresfahrleistung, 41.000 Fahrgäste pro Tag, davon 25.000 EinpendlerInnen auf der S-Bahn nach Innsbruck,
- Betriebsoptimierung, höhere Effizienz durch bessere Abstimmung Bahn – Regionalbus (Regiobussysteme zu 60% an die Bahn angebunden), Abstimmung städtischer ÖV in Innsbruck mit S-Bahn: Linien und Haltestellen (Verkürzung der Reisezeiten, kürzerer Umsteigewege),
- Erhöhung Standortattraktivität durch verbesserte Verkehrsanbindung und Erreichbarkeit,
- Senkung der Mobilitätskosten für die Bevölkerung (v.a. beim Pendeln über längere Distanzen).

Räumliche Entwicklung:

- Verbesserung innerregionale Erreichbarkeit im Großraum Innsbruck, Entlastung des Straßennetzes.

Umwelt- und Klimaschutz:

- Förderung des Umweltverbunds (Fuß- und Radverkehr, ÖV) und Reduktion des Motorisierten Individual-Verkehrs (MIV),
- Einsparung von täglich 11.300 Pkw-Fahrten und 50,6 Tonnen CO₂,
- Beitrag zur Senkung der Feinstaubbelastung.

Gesellschaftliche und soziale Wirkungen:

- Hohe Kundenzufriedenheit durch Verbesserung Serviceangebot, Pünktlichkeit, Nutzerfreundlichkeit,
- Angebot für alle gesellschaftlichen Schichten (Chancengleichheit),
- Alternative zum Kfz-Verkehr, Beitrag um Anschaffung eines Zweitautos zu vermeiden,
- Beitrag zur Steigerung der Lebensqualität, erhöhte Verkehrssicherheit.

Stärken

- Verkehrsverbund Tirol fungiert als entscheidende Drehscheibe (Koordinationsstelle für Tarif-, Fahrplan-, und Infrastrukturgestaltung) für den ÖV in Tirol: viele Beteiligte (Land Tirol, ÖBB und weitere Verkehrsunternehmen, Städte, Gemeinden, Tourismusverbände, private Unternehmen etc.) werden durch Verträge vernetzt (hinsichtlich Finanzierung, Erbringung von Dienstleistungen etc.),
- Klare Zielsetzungen, jahrelange konsequente Arbeit,
- Hohe gesellschaftliche Reputation der S-Bahn,
- Bottom-up Ansatz: über Jahre in gewachsenen Strukturen Know-how und Vertrauen aufgebaut.

Probleme und Hemmnisse

- Vor Fertigstellung der Neubaustrecke im Unterinntal: betriebliche Probleme durch Mischverkehr auf ÖBB-Strecken: Nahverkehr, Fernverkehr, Güterverkehr, Streckenkapazität beschränkt, daher starrer S-Bahn-Takt nicht leicht einzuhalten,
- Zunehmend zu kleine Zugsgarnituren aufgrund steigendem Fahrgastaufkommen,
- Beschränkte Zugskapazitäten auf eingleisiger Strecke im Oberinntal (westlich Ötztal).

Potenziale

Möglichkeiten der Weiterentwicklung

- Fertige Neubaustrecke Unterinntal (Fern- und Güterverkehr) ergibt freie Kapazitäten für S-Bahn,
- S-Bahn wird schrittweise (infrastrukturell und betrieblich) weiter ausgebaut: Verlängerung S-Bahn-Linien, Errichtung neuer bzw. Verlegung bestehender Haltestellen,
- Ausbau der Verknüpfungspunkte S-Bahn – Stadtverkehr – Regionalbusverkehr.

Kooperationsfördernde Rahmenbedingungen

- Gesetzl. Rahmenbedingungen derzeit kooperationsfeindlich: EU schreibt öffentliche Ausschreibungen vor, dadurch wird innerregionale Kooperation gestört, z.B. Kooperation von lokalem Busunternehmen mit lokalen Bergbahnen,
- Stärkere Regionalisierung der finanziellen Mittel des Bundes für den ÖV, Abwicklung der Finanzierungen über Verkehrsverbände .

Übertragbarkeit auf andere Stadtregionen

- Übertragbarkeit der S-Bahn auf andere Stadtregionen ist grundsätzlich gegeben,
- Erforderlich: Zielsetzung über viele Jahre mit konsequenter Arbeit verfolgen.

Resümee, fachliche Beurteilung des Mehrwertes

- Verkehrsverbund Tirol als entscheidende Drehscheibe und Projektkoordinator für den öffentlichen Verkehr in Tirol (Infrastrukturentwicklung, Verkehrsangebotsplanung, Marketing, Tarifangebote etc.),
- VVT vernetzt unterschiedliche Player im ÖV: Land Tirol, ÖBB, Städte, Gemeinden, Tourismusverbände und unterschiedliche Verkehrsträger Bahn – Regionalbus, kommunale Verkehre,
- Umfangreiches Vertragsmanagementsystem als Umsetzungsinstrument („alles läuft über Verträge“),
- Schaffung eines kooperationsfreundlichen Klimas über jahrelang konsequente fachliche Arbeit und Überzeugungsarbeit zu erreichen (Aufbau Know-how, Vernetzung Beteiligte, Bewusstseinsbildung, um gegenseitigen Nutzen von Kooperation aufzuzeigen),
- Schaffung kooperationsfreundlicher Gesetze im ÖV auf EU-Ebene,
- Stärkere Regionalisierung der finanziellen Mittel des Bundes für den ÖV, Abwicklung der Finanzierung über Verkehrsverbände.

4.2 Regionales Verkehrskonzept Graz und Graz-Umgebung (RVK G-GU)

Regionales Verkehrskonzept Graz und Graz-Umgebung (RVK G-GU)

Basisinformationen	
<p><i>Projektverantwortliche Organisation und Partner:</i> Amt der Stmk. Landesregierung – Abt. 16 Verkehr und Landeshochbau (ehem. FA 18A)</p> <p><i>Beteiligte Stellen:</i> Amt der Stmk. Landesregierung – Abt. 7 Landes- und Gemeindeentwicklung (ehem. A16), Magistrat Graz – Abt. für Verkehrsplanung und – Stadtplanungsamt, Regionalmanagement Graz & Graz-Umgebung</p> <p><i>Zahl der involvierten Städte/Gemeinden:</i> 58</p>	
	
<p>www.verkehr.steiermark.at/cms/beitrag/11293415/11160874/</p>	
<i>Gründungsjahr:</i> Vorarbeiten ab 2005, Projektstart 2008	<i>Zeithorizont der Umsetzung:</i> Verkehrskonzept abgeschlossen, Umsetzung der Maßnahmen nach Maßgabe der finanziellen Mittel
<i>Einwohnerpotenzial:</i> 408.774 (2012), 454.837 (Prognose 2030)	<i>Kosten:</i> schwer quantifizierbar
<p><i>Finanzierung:</i> Land Stmk. übernimmt Kosten für externe Beauftragung, Personalkosten der involvierten Stellen (Land, Graz, RM) trägt jede Stelle selbst, Finanzierung der Umsetzungsmaßnahmen aufgrund beschränkter Budgetmittel nicht gesichert, z.T. Finanzierung über EU-Programm Regionale Wettbewerbsfähigkeit Stmk. 2007-2013 (URBAN PLUS).</p>	
<p><i>Intensität der Zusammenarbeit:</i> Kommunikationsprozess in Form einer Vielzahl an teilregional abgestimmten Workshops („Kleinregionsforen“, Umlandgemeinden nach Kordonen gegliedert)</p>	
<p><i>Form der Kooperation:</i> freiwillige Kooperation im Prozess politischer Beschluss des RVK erfolgte in der Regionalversammlung der Region Steirischer Zentralraum (alle Gemeinden) und in der Landesregierung</p>	keine Rechtsform
<i>Kurzbeschreibung:</i>	
<p>Das Regionale Verkehrskonzept Graz und Graz-Umgebung definiert ein Leitbild sowie Prioritäten und Handlungsfelder für eine zukunftsorientierte Regionalverkehrspolitik in der Region. Ziel ist die Entwicklung einer Strategie für ein nachhaltiges und effizientes regionales Verkehrssystem.</p> <p>Im Laufe des Kooperationsprozesses wurden die Kompetenzen und Aufgaben des Landes im Bereich Verkehr mit den Gemeinden in der Region abgestimmt. Den Prozess lenkte eine Steuerungsgruppe mit VertreterInnen von Land, Stadt Graz, RM Graz & Graz-Umgebung.</p> <p>Ergebnis war ein einvernehmlich erstelltes Dokument, das von der Regionalversammlung und der Landesregierung beschlossen wurde. Es dient als Basis für die Umsetzung künftiger Verkehrsmaßnahmen und enthält konkrete Maßnahmen im Sinne der regionalen Zielsetzung: regionalplanerische Maßnahmen (Siedlungsentwicklung, Industrie & Gewerbeentwicklung), infrastrukturelle/verkehrliche Maßnahmen mit Schwerpunkt auf Stärkung des ÖV und des nichtmotorisierten Individualverkehrs. Kernstück ist eine abgestimmte Prioritätenreihung des Maßnahmenkatalogs, damit die Infrastrukturinvestitionen größtmögliche Effektivität für die gesamte Region erreichen.</p>	
<i>Ausgangssituation:</i>	
<p>Das Land Steiermark erstellt seit dem Jahr 2000 für alle Bezirke regionale Verkehrskonzepte. Aufgrund von zunehmenden Budgetrestriktionen bestand die Notwendigkeit, vorhandene Mittel effizient in Abstimmung mit der Region nicht mehr nach dem Gießkannenprinzip einzusetzen, sondern gemeinsam Prioritäten zu setzen.</p> <p>Dazu kamen die konkreten Ausgangsprobleme im Großraum Graz: Die klassische Stadt- Umlandproblematik erhöhte den Handlungsdruck: Verkehrsüberlastung im Straßennetz, hohe Feinstaubbelastung, dynamische Bevölkerungsentwicklung im Umland, Zersiedelung, steigender Flächenverbrauch, wachsender Pendlerverkehr sowie die Ausweitung der täglichen Wege galt es zu bewältigen.</p>	

Mehrwert von Stadtregionen

Wesentliche Themen

- Nahverkehr/Mobilität,
- Raumentwicklung, Siedlungsentwicklung, Betriebsansiedlung,
- NutzerInnenverhalten,
- Lebensqualität,
- Stadtklima,

Wirkungen für die Region

Wirtschaftlichkeit:

- höhere Effizienz angesichts Budgetrestriktionen: abgestimmte verkehrspolitische Ziele von Land und Stadt Graz ermöglichen, Investitionen in Verkehrsinfrastruktur und -angebot auf sinnvollste Maßnahmen ausrichten,
- Erhöhung der Standortattraktivität durch verbesserte Verkehrsanbindung und Erreichbarkeit.

Räumliche Entwicklung:

- zum ersten Mal Kooperation Land – Stadt – Umland,
- vorausschauende, mittel- bis langfristige Planung der regionalen Entwicklung,
- Abstimmung Raumplanung/Siedlungsentwicklung/Betriebsansiedlung mit dem ÖV, Zielsetzung der Konzentration der Siedlungsentwicklung am ÖV, Vermeidung von Zersiedelung, Verdichtung und Innenentwicklung, Einsparung an Bauland-, Bodenverbrauch, Region der kurzen Wege.

Umwelt- und Klimaschutz:

- Förderung des Umweltverbunds (Fuß- und Radverkehr, ÖV), Paradigmenwechsel von der Förderung des MIV zum ÖV (Bewusstseinsbildung in Gemeinden),
- Beitrag zur Einhaltung der Feinstaub-Grenzwerte.

Gesellschaftliche und soziale Wirkungen:

- Verminderung von Konkurrenzdenken,
- Schaffung gleicher Mobilitätschancen für alle VerkehrsteilnehmerInnen, Alternativen zum Kfz-Verkehr,
- Verbesserung des Serviceangebots und der NutzerInnenfreundlichkeit des ÖV,
- Beitrag zur Steigerung der Lebensqualität, erhöhte Verkehrssicherheit.

Stärken

- Alle Gemeinden sowie relevanten Stellen des Landes und der Stadt Graz eingebunden, abgestimmtes Ergebnis (Beschlüsse),
- Nutzung des bereits vorhandenen Instruments der Regionalversammlung als wichtige organisatorische Rahmenbedingung für den erfolgreichen Prozess,
- Überparteilichkeit des Prozesses,
- Integrativer Ansatz zwischen Verkehrs- und Raumplanung: Raumplanung des Landes, Stadtplanung der Stadt Graz und Verkehrsplanung von Land und Stadt im Prozess involviert, Zielsetzungen des RVK wurden sowohl in das Mobilitätskonzept 2020, als auch in das aktuelle Stadtentwicklungskonzept der Stadt Graz weitgehend übernommen.

Probleme und Hemmnisse

- Finanzierung für Umsetzung der Maßnahmen nicht gesichert: beschränkte Budgetmittel in den Bauprogrammen für Verkehrsinfrastruktur,
- Generelles Problem der derzeit unzureichenden ÖV-Finanzierung: Graz hat Nachholbedarf beim ÖV-Ausbau (z.B. Straßenbahnnetz als Rückgrat des ÖV), der finanziell nicht durch die Stadt allein getragen werden kann, Unterstützung v.a. durch das Land, aber auch durch den Bund wäre notwendig, Finanzierung der Radwege in der Stadt Graz als positives Beispiel: Stadt übernimmt 50% der Kosten für Radwege an Landesstraßen, Land übernimmt 50% der Kosten für Radwege im Gemeindestraßennetz.

Potenziale

Möglichkeiten der Weiterentwicklung

- Die Projekte der Prioritätenliste werden nach Maßgabe der finanziellen Mittel realisiert, Umsetzung auch im Rahmen von EU-Förderprojekten, wie z.B. URBAN PLUS,
- Einbindung der Ergebnisse in die Bauprogramme für Verkehrsinfrastruktur, in die Überarbeitung des Regionalen Entwicklungsleitbildes für den Steirischen Zentralraum und des Regionalen Entwicklungsprogrammes (REPRO), Zielsetzungen des RVK finden sich auch weitgehend im Mobilitätskonzept 2020 als auch im aktuellen Stadtentwicklungskonzept der Stadt Graz,
- Kommunikationsprozess als Basis für weitere themenbezogene (kleinere) Kooperationen,
- Offenes Handlungsfeld: Sicherstellung der Finanzierung der Maßnahmen, um die Ziele des RVK erreichen zu können; Ausgangslage: heutige Finanzierungsmöglichkeiten der öffentlichen Hand nicht ausreichend, daher Festlegung eines allgemeinen Finanzierungsschlüssels für regional relevante Verkehrsprojekte erforderlich, zum Thema ÖV-Finanzierung wurde beim Städtebund eine eigene Arbeitsgruppe eingerichtet.

Kooperationsfördernde Rahmenbedingungen

- Gleiche, gemeinsame Betroffenheit von Stadt und Umland durch klassische Stadt- Umlandproblematik (Verkehrsüberlastung Straßennetz, Feinstaub, Zersiedelung, steigender Flächenverbrauch etc.),
- gleiche Zielsetzungen zwischen der Kernstadt und den Umlandgemeinden,
- „regionaler“ Finanzausgleich, um Konkurrenzdenken zwischen den Gemeinden zu überwinden.

Übertragbarkeit auf andere Stadtregionen

- Übertragbarkeit des Prozesses und der Thematik auf andere Stadtregionen ist grundsätzlich gegeben,
- Nutzung vorhandener organisatorischer Instrumente (hier: Regionalversammlung) erleichtert Kooperationsprozesse.

Resümee, fachliche Beurteilung des Mehrwertes

- Gleiche, gemeinsame Betroffenheit und gleiche Zielsetzungen von Stadt und Umland,
- Einbindung aller Gemeinden inklusive der Kernstadt sowie der relevanten Stellen des Landes mit dem Ziel, ein abgestimmtes Ergebnis zu erreichen,
- Integrativer Ansatz zwischen Verkehrs- und Raumplanung,
- Prozessbegleitung durch eine „neutrale“ überparteiliche Institution (hier: RM Graz & Graz-Umgebung),
- Nutzung vorhandener organisatorischer Instrumente (hier: Regionalversammlung) erleichtert Kooperation,
- „Regionaler“ Finanzausgleich, um Konkurrenzdenken zwischen den Gemeinden zu überwinden,
- ÖV-Finanzierung sicherstellen, Festlegung eines allgemeinen Finanzierungsschlüssels für Verkehrsprojekte.

5 Standortentwicklung und regionale Betriebsansiedlung

5.1 INKOBA Region Freistadt

INKOBA Region Freistadt - Oberösterreich

(INterKOmmunale BetriebsAnsiedlung)

Basisinformationen	
<p><i>Projektverantwortliche Organisation und Partner:</i> Marktgemeinde Rainbach i. Mühlkreis (Geschäftsführung) und Technologiezentrum Freistadt (Assistenz der Geschäftsführung)</p> <p><i>Beteiligte Stellen und Unternehmen:</i> alle 27 Gemeinden des Bezirkes Freistadt (Mitglieder); Technologiezentrum Freistadt (Geschäftsführung); Aufbau und Unterstützung im laufenden Betrieb: TMG (Technologie- und Marketinggesellschaft m.b.H), EUREGIO/Regionalmanagement Mühlviertel; Partner für Betriebsansiedlung: Wirtschaftskammer OÖ; beim Aufbau: Landwirtschaftskammer OÖ.</p> <p><i>Zahl der involvierten Städte/Gemeinden:</i> 27</p>	
 <p>http://www.freistadt.inkoba.at/</p>	
<i>Gründungsjahr:</i> 2003	<i>Zeithorizont der Umsetzung:</i> 2-jährige Vorbereitungsphase, auf eine dauerhafte Einrichtung ausgelegt
<i>Einwohnerpotenzial:</i> 65.127 EW	<i>Kosten:</i> insgesamt 1,7 Mio. Investitionen;
<i>Finanzierung:</i> Basisfinanzierung aus Mitgliedsbeiträgen, ergänzend EFRE-Fördermittel für die Anschließungskosten (bis 2007). Die Entwicklung neuer Gebiete wird fremdfinanziert (anteilige Haftung der Verbandsgemeinden). Gesamteinnahmen werden nach einem Schlüssel mit Bonus für die Standortgemeinde auf alle Gemeinden aufgeteilt.	
<i>Intensität der Zusammenarbeit:</i> Gemeinschaftliche regionale Leistungserbringung	
<i>Form der Kooperation:</i> öffentlich-rechtliche Regelung /rechtlich stark institutionalisiert	Gemeindeverband
<i>Kurzbeschreibung:</i>	
<p>Die INKOBA Region Freistadt verfolgt primär das Ziel, die Wirtschaft in einer zum Teil peripheren Region zu sichern und gleichzeitig hochwertige Arbeitsplätze zu den Menschen in die Region zu bringen. Diese Zielsetzung soll durch die gemeinsame Entwicklung und Vermarktung von Betriebsbaugebieten sowie die Neuansiedelung von Unternehmen realisiert werden. Schwerpunkt dabei bilden die Stärkung und der Ausbau des regionalen Bestandes an Betrieben. Es wurden einheitliche und klare Regeln für die Ansiedelung von Betrieben festgelegt, alle neuen Betriebsgebiete über 5.000 qm (Widmung) sind der INKOBA anzubieten und werden über Beschluss der Verbandsversammlung in die INKOBA aufgenommen. Ausgewählte Projekte und Erfolge sind: Entwicklung des Betriebsbaugebietes „Standort Mitte - Abfoltern“ in der Gemeinde Rainbach im Mühlkreis, Entstehen eines neuen Segmentes: Medizintechnik mit dem Leitbetrieb: Greiner Bio One, Schaffung von etwa 300 Arbeitsplätzen, Folgeprojekt: „Interkommunale Raumentwicklung Achse S10“ (8 Gemeinden), Projekt „Energie 2000“ – Nachhaltige Energieversorgung in Betriebsgebieten in Kooperation mit der BOKU Wien. Als Steuerungsgremien des Verbandes dienen der Vorstand (bestehend aus 9 Mitgliedern/ Bürgermeister) und die jährliche Verbandsversammlung als Beschlussgremium (mit 82 Mitgliedern bzw. Personen).</p>	
<i>Ausgangssituation:</i>	
<p>Ausschlaggebend für die Gründung der INKOBA waren einerseits die Initiative und das Engagement von 7 Bürgermeistern und eine EFRE-Förderung für interkommunale Lösungen. Andererseits wurden die lokalen AkteureInnen bei der Entwicklung der Kooperation von der TMG und dem EUREGIO/Regionalmanagement Mühlviertel maßgeblich unterstützt, das bereits erprobte INKOBA-Modell konnte übernommen werden. Geeint hat die Gemeinden die gemeinsame Problemlage: eine hohe Anzahl an Auspendlern, der</p>	

Verlust von Arbeitsplätzen und Bevölkerung in der Region, das Stocken bei Betriebsansiedlungen und Schwierigkeiten bei der Entwicklung einzelner Betriebsstandorte. Zusätzlich gab es in Freistadt und Umgebung zu wenig verfügbare Flächen. In der Anfangsphase betreute die INKOBA nur einzelne Betriebsbaugebiete, seit etwa 2 Jahren werden jedoch alle neuen großen Betriebsflächen miteinbezogen.

Mehrwert von Stadtregionen

Wesentliche Themen

- Betriebsansiedlung, gemeinschaftliche Verwaltung aller größeren Betriebsflächen,
- Standortmarketing in Kooperation mit der TMG und Wirtschaftskammer OÖ (Ein neues Standortinformationssystem wird derzeit von der TMG und der Wirtschaftskammer OÖ entwickelt),
- Raumplanung/Regionalentwicklung: Projekt „Interkommunale Raumentwicklung Achse S10“,
- Energie: Projekt „Energie 2000“,
- Nahverkehr und Mobilität: im Rahmen der Entwicklung von Betriebsgebieten.

Wirkungen für die Region

Wirtschaftlichkeit:

- Erhöhte Einnahmen aufgrund der guten Ergebnisse der Kooperation,
- Verbesserte Finanzierungsmöglichkeiten und verringertes finanzielles Risiko für die Gemeinden aufgrund einer gestärkten (Verhandlungs-) Position und der Vermeidung von Fehlinvestitionen,
- Zusätzlicher Arbeitsplätze in der Region (ca. 300),
- Lukrierung von Fördergeldern (EFRE-Mittel) durch gemeinschaftliche Vorgangsweise.

Räumliche Entwicklung:

- Abstimmung und Optimierung der Betriebsstandorte, qualitative Verbesserungen in der Ausstattung und der Flächenverfügbarkeit,
- Gestärkte regionale Ebene,
- Entwicklungsimpuls für die Region: INKOBA ist Ausgangspunkt für viele regionale Aktivitäten.

Gesellschaftliche und soziale Wirkungen:

- Bewusstsein bei den Gemeinden für mehr Qualität und Spezialisierung durch gemeinschaftliche Leistungserbringung bei Betriebsansiedlung, verringertes „Kirchturmdenkens“,
- Erhöhte Bereitschaft zur Zusammenarbeit, verstärkte Kohäsion, übergeordnetes und solidarisches Denken hat sich entwickelt,
- Verstärktes regionales Bewusstseins bzw. Entwicklung einer regionalen Identität, Verbesserung des allgemeinen Stimmungsbildes.

Stärken

- Starkes Engagement sowie Veränderungswille und „Lernbereitschaft“ bei den beteiligten AkteurInnen („zentrale Persönlichkeiten“),
- Erhöhte Kooperationsbereitschaft infolge eines starken Leidensdruckes,
- Ausgeprägte Kommunikationskultur, Vertrauensverhältnis als zentraler Erfolgsfaktor und Grundvoraussetzung sowie eine gewisse Großzügigkeit sind gegeben,
- Großer wirtschaftlicher Erfolg der Kooperation: Kapitalmultiplikator für Mitgliedsgemeinden,
- TMG als verbindendes Element zwischen den lokalen, regionalen und überregionalen AkteurInnen betreffend Standortentwicklung,
- EUREGIO/Regionalmanagement Mühlviertel als Regionalentwicklungskoordinator.

Probleme und Hemmnisse

- Trägheit der Organisationsform des Verbandes,
- Kontinuierliche Information und intensive Kommunikation insbesondere mit den GemeinderätInnen ist für die Fassung eines Beschlusses erforderlich,
- Bessere Abstimmung zwischen Raumordnung und INKOBA wünschenswert.

Potenziale

Möglichkeiten der Weiterentwicklung

- Erweiterung auf eine gemeinschaftliche regionale Raumentwicklung bzw. Abstimmung der örtlichen Entwicklungsziele: z.B.: Projekt "Interkommunale Raumentwicklung Achse S10",
- Verstärkung des Standortmarketings: z.B.: Entwicklung spezifischer Angebote für Linzer Betriebe (Flächenmangel in Linz),
- Übereinkunft über weitere Entwicklungsziele und Zielgruppen muss erarbeitet werden!

Kooperationsfördernde Rahmenbedingungen

- Stärkung der überörtlichen Raumordnung: Rechtsverbindlichkeit für Ergebnisse bzw. Plandokumente der Verbände und Gemeindekooperationen, Verhinderung von "willkürlichen" Betriebsgebiets-Widmungen,
- Verschlankeung der Verbandsstrukturen bzw. schlanke und effiziente Organisationsstruktur,
- Unterstützungsangebote für kooperative Initiativen: Verstärkung der Instrumente und Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung, Vernetzung und zum Know-How-Transfer (z.B. Einsatz von PromotorInnen und MediatorInnen, Informationsveranstaltungen wie INKOBA-Dialog etc.)

Übertragbarkeit auf andere Stadtregionen


- INKOBAS gibt es in unterschiedlichen OÖ-Regionen mit ähnlichen Strukturen und Statuten. In den Teilregionen Enns/Steyr, Linz-Land Süd/West, Braunau, Freistadt S10 und Region Untere Felda sind interkommunale Entwicklungsprozesse (IKRE) als Vorstufe zu INKOBAS im Laufen.
- Eine INKOBA eignet sich insbesondere für Stadtregionen, da neben der Stärkung der gesamten Region ein Ausgleich zwischen den Standortgemeinden (Gunstlagen) und den häufig benachteiligten „Hinterlandgemeinden“ herbeigeführt wird.
- Wichtig ist jedenfalls, dass sämtliche (große) Flächen miteinbezogen werden, damit als wesentlicher Mehrwert für die Region die Konkurrenzsituation in Hinblick auf die Ansiedelung eines Betriebes abgeschwächt bzw. aufgehoben wird.

Resümee, fachliche Beurteilung des Mehrwertes

- Die Kooperation entstand durch das Zusammenspiel begünstigender Faktoren wie engagierte Personen in der Region, die Förderung der Kommunikation und Bereitstellung von Informationen und Instrumenten (INKOBA-Modell) durch eine unterstützende Institution (TMG).
- Im laufenden Betrieb unterstützen die TMG, das EUREGIO/Regionalmanagement Mühlviertel und das Technologiezentrum Freistadt die INKOBA durch Vermittlung, Beratung, Mediation, Marketing und Veranstaltungen zum Know-How-Transfer sowie beim IKRE-Prozess.
- Regionales Standortmanagement erfordert die Einbeziehung aller größeren verfügbaren Flächen. Abstimmung und Koordination der Raumentwicklung als Grundlage für gemeinsame Betriebsansiedelung.
- Fördernde und unterstützende Institutionen tragen maßgeblich zum Entstehen und Gelingen einer Kooperation zwischen Gemeinden bei.
- Ausschlaggebend für den Erfolg einer Kooperation sind die handelnden Personen und eine gute Vertrauensbasis zwischen den AkteurInnen - kommunikationsfördernde Maßnahmen stärken diese Basis.
- Insgesamt bedarf es einer Stärkung der regionalen Ebene bzw. Schaffung einer rechtlichen Verbindlichkeit für Planungsdokumente.

5.2 AREA m styria

AREA m styria - Steiermark

Basisinformationen	
<p><i>Projektverantwortliche Organisation und Partner:</i> Geschäftsführung: WIL (Wirtschaftsinitiativen Leoben GmbH) und Stadt Kapfenberg (jeweils 27% Gesellschaftsanteile [GA])</p> <p><i>Beteiligte Stellen und Unternehmen:</i> WirtschaftsentwicklungsGmbH der Stadt Bruck an der Mur und der Marktgemeinde Oberaich (20% GA); Stadtgemeinde Mürtzschlag (10% GA); Stadtgemeinde Kindberg (8% GA) sowie Stadtgemeinde Niklasdorf (5% GA); EU-Regionalmanagement Obersteiermark Ost GmbH (3% GA); breit gestreute Kooperationen in Abhängigkeit von Projekten.</p> <p><i>Zahl der involvierten Städte/Gemeinden:</i> 7</p>	
 <i>inside material future</i> http://www.reamstyria.com/	
<i>Gründungsjahr:</i> 2005	<i>Zeithorizont der Umsetzung:</i> Startup 2003-2005, 10 Jahres-Verträge
<i>Einwohnerpotenzial:</i> ca. 165.000 EW in der NUTS 3-Region	<i>Kosten:</i> Geschäftsführer üben Tätigkeit als Organ der Gemeinden aus. Startkapital: 100.000 €, jährlicher Betrieb: 100.000 €
<i>Finanzierung:</i> Startup: Städte Leoben, Kapfenberg und die steirische Wirtschaftsförderung; Finanzierung Betrieb: 1. Basisfinanzierung durch die Gesellschafter, 2. Umsatzerlöse, 3. Förderprojekte	
<i>Intensität der Zusammenarbeit:</i> Gemeinschaftliche regionale Leistungserbringung	
<i>Form der Kooperation:</i> privatrechtl. Regelung, stark institutionalisiert	GmbH
<i>Kurzbeschreibung:</i>	
<p>Übergeordnetes Ziel der AREA m styria ist die Sicherung und Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Obersteiermark. Dies soll in erster Linie durch die Stärkung der Position im internationalen Wettbewerb und die gezielte Ansiedlung von Unternehmen zur Schaffung neuer Arbeitsplätze erreicht werden. Zentrale Aufgabe ist daher die professionelle internationale Vermarktung der Region. Zur Unterstützung der ansässigen Betriebe und Steigerung der Standortattraktivität fungiert die AREA m styria als regionale Drehscheibe zur Vermittlung, Vernetzung und Kommunikation nach innen und nach außen, stellt umfassende Informations-Grundlagen bereit und initiiert Qualifizierungsmaßnahmen. Eine wesentliche Leistung der Kooperation liegt in der Gleichstellung der Gemeinden im Standortwettbewerb durch die Schaffung einheitlicher Spielregeln für die Betriebsansiedlung: die Abstimmung der Wirtschaftsförderung und Preisgestaltung sowie die transparente und standardisierte Verfügbarkeit der Angebote. Weitere Leistungen sind: One-Stop-Shop für Betriebsansiedlungen, Leerflächenmanagement, Gründer- und Jungunternehmer-Coaching, Aufbau und Optimierung des F&E-Netzwerks, Stimulation und Unterstützung von Innovationsprojekten etc. Als Steuerungsgremium wird jährlich eine Generalversammlung einberufen, es gibt jedoch keinen Aufsichtsrat.</p>	
<i>Ausgangssituation:</i>	
<p>Ausgangsbasis für die Kooperation bildete eine Arbeitsgemeinschaft der Städte Leoben und Kapfenberg - die ARGE WALK (Werkstoffachse Leoben-Kapfenberg), welche zur gemeinschaftlichen Bekämpfung von Arbeitsplatzverlusten und des Lohn- und Förderungsdumpings bei Betriebsansiedlungen 2003 eingerichtet wurde. In Zusammenarbeit mit dem EU-Regionalmanagement Obersteiermark Ost wurde die Kooperation 2005 regional ausgeweitet und in Form einer GmbH stärker institutionalisiert. Auch thematisch erweiterte sich der Aufgabenbereich von der Unterstützung des Werkstoffclusters zu einem professionellen internationalen Marketing für die Technologieregion Obersteiermark. Die Stadt Bruck an der Mur hatte sich bereits im Vorfeld aufgrund unzureichender Betriebsflächen mit der Nachbargemeinde Oberaich in der WirtschaftsentwicklungsGmbH zusammengeschlossen.</p>	

Mehrwert von Stadtregionen

Wesentliche Themen

- Standortmarketing,
- Regionale Wirtschaftsentwicklung,
- Bildung und Know-How-Transfer (Schwerpunkt Werkstofftechnologien und Logistik).

Wirkungen für die Region

Wirtschaftlichkeit:

- Erhöhte internationalen Wahrnehmung bzw. Bekanntheitsgrad der Region,
- Betriebsansiedelungen: ca. 150 Gründungen in der Region, davon 20-30 größere Unternehmen,
- Fördergelder durch Teilnahme an EU-Programmen (Kapitalvervielfachung),
- Transparenz und Vergleichbarkeit beim Standortangebot, abgestimmte Wirtschaftsförderung in den Gemeinden, fixe Preisgestaltung, so dass die interkommunale Standortkonkurrenz stark reduziert wurde,
- Verbesserte und erweiterte Bildungsangebote, verstärkte Bedarfsorientierung: Aufbau obersteirischer Qualifizierungsverband, neuer Bildungszweig Industrielogistik (Studium),
- Vernetzung der regionalen AkteurInnen und laufender Know-How-Transfer durch die Schaffung von Informations-Grundlagen und eine intensive Kommunikation,
- Regionale Impulse: zahlreiche regionale Veranstaltungen, Abwicklung von ca. 9 internationalen und nationalen Projekten, Jugendprojekte (z.B.: „Industrial training Programm“ für die Jugend der Stadt Kindberg).

Gesellschaftliche und soziale Wirkungen:

- Fundierte Vertrauensbasis durch Förderung der interkommunalen Beziehungen, verminderte interkommunale Konkurrenz (kein aktives Abwerben mehr),
- Gestärkte regionale Identität durch Aufwertung des Images der Region: Von der „Mur-Mürz-Furche“ und Krisenregion zur „High-Tech-Region“ und Förderung des Zusammenhaltes,
- Ausgeprägte Kooperationskultur durch die intensive Zusammenarbeit der Städte und Gemeinden (regelmäßige Treffen der BürgermeisterInnen), „Blick über den Tellerrand“.

Stärken

- Bündelung der kommunalen Strukturen: in der gesamten NUTS 3-Region leben ca. 165.000 EW,
- Sehr schlanke, kostengünstige Organisationsstruktur: Geschäftsführer üben ihre Tätigkeit als Mitarbeiter der Städte Leoben und Kapfenberg aus, ein Vielfaches der Gesellschaftereinzahlungen wird über Projekte umgesetzt,
- Gute Vertrauensbasis, ehrliche Kommunikation und intensive Information der KooperationspartnerInnen, Engagement und Kompetenz der PartnerInnen,
- Regionale Netzwerke und zahlreiche Kontakte zu internationalen PartnerInnen,
- Hoher Spezialisierungsgrad in der Region, Arbeitskräftepotenzial: hohe Akzeptanz schwieriger Arbeitsbedingungen.

Probleme und Hemmnisse

- Wirkungen des Marketings sind schwer messbar, Erfolge werden erst mittel- bis langfristig sichtbar,
- Kontinuität der Förderungen beim Übergang in eine neue Förderperiode ist nicht gegeben,
- Unzureichende Einbindung von kleinen Betrieben.

Potenziale

Möglichkeiten der Weiterentwicklung

- Thematische Erweiterung in Richtung demographischer Strukturwandel (Steigerung der Lebensqualität), Tourismus und Stadtmarketing,
- Gemeinsame Verwaltung der Betriebsbaugebiete mit Kommunalsteuersplitting war ursprünglich geplant, ist derzeit jedoch kein Thema,
- Erarbeitung Grundlagen und Konzept zur regionalen Standortoptimierung.

Kooperationsfördernde Rahmenbedingungen

- Finanzielle Anreizsysteme und Förderungen für Kooperationen schaffen bzw. weiterführen,
- Reduktion der Komplexität bei EU-Förderanträgen und höhere Effizienz bei Ende und Wiederanlaufen der Förderperioden,
- Unterstützung der Vernetzung und Kommunikation durch Bereitstellung personeller Ressourcen (z.B.: MediatorInnen) und Schaffung von Plattformen zum Informationsaustausch,
- Verstärkung von Maßnahmen zur Förderung eines regionalen Bewusstseins, Fokussierung auf die Bedeutung und Leistungen der Region(en).

Übertragbarkeit auf andere Stadtregionen

- Das Modell ist grundsätzlich übertragbar, jedoch erfordert die Kooperation den politischen Willen, die Region als Ganzes weiterzuentwickeln und die Finanzierung in die Hand zu nehmen,
- Das Bewusstsein, dass die Prozesse länger dauern und sich Erfolge – wie beispielsweise in der Marktpositionierung – erst nach Jahren einstellen, muss vorhanden sein,
- Zentrale Bedeutung haben die Entwicklung des gegenseitigen Vertrauens (Aufbau, Pflege und Weiterentwicklung einer Gesprächs- und Streit-Kultur) und die laufende Weiterentwicklung.


Resümee, fachliche Beurteilung des Mehrwertes

- Bottom up-Ansatz: Hauptinitiative ging von den lokalen Akteuren, den zwei größeren Städten der Region aus,
- Der sehr großer Leidensdruck als „Krisen- und Abwanderungsregion“ bedingt ein ausgeprägtes Problembewusstsein und eine erhöhte Bereitschaft zur Kooperation,
- Die Kooperation baut auf einer bestehenden regionalen Stärke (Spezialisierung im Werkstoffbereich) auf, und fokussiert gezielt auf die Stärkung und Weiterentwicklung dieses Bereiches (High-Tech-Bereich),
- Die AREA m styria konzentriert sich auf die internationale Vermarktung, die Vernetzung und Qualifizierung, so dass keine unmittelbaren Erfolge messbar sind und eine laufende Basisfinanzierung durch die öffentliche Hand erforderlich ist,
- Basis jeder Kooperation bildet das gegenseitige Vertrauen, welches gezielt aufgebaut, gepflegt und weiterentwickelt werden muss,
- Für den Abbau der interkommunalen Standortkonkurrenz bedarf es jedoch einheitlicher Spielregeln für die Betriebsansiedelung, einer Abstimmung der Wirtschaftsförderung,
- Klar definierte Zielsetzungen und Aufgaben, Konzentration auf bestimmte Bereiche mit konkreten Zielen (regionale Schwerpunkte und Stärken) sowie laufende Weiterentwicklung,
- Schaffung von Transparenz und Vergleichbarkeit beim Standortangebot, Abstimmung der Wirtschaftsförderung in den Gemeinden und eine fixe Preisgestaltung sind die Basis für ein gemeinsames Standortmarketing.

6 Siedlungsentwicklung

6.1 Regionalverband Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden

Regionalverband Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden

Basisinformationen	
<p><i>Projektverantwortliche Organisation und Partner:</i> Regionalverband Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden (RVS)</p> <p><i>Beteiligte Stellen und Unternehmen:</i> Stadt Salzburg und 10 Umlandgemeinden</p> <p><i>Zahl der involvierten Städte/Gemeinden:</i> 11</p>	
 <p>www.rvs.salzburg.at/</p>	
<p><i>Gründungsjahr:</i> 1974 als Verein mit anderer Abgrenzung, Seit 1992 als Gemeindeverband</p>	<p><i>Zeithorizont der Umsetzung:</i> laufend, Regionalprogramm ohne Ablaufdatum, seit 1999 rechtswirksam, 2007 Abänderung, 2012 Evaluierung in Teilbereichen</p>
<p><i>Einwohnerpotenzial:</i> 203.453 (2013)</p>	<p><i>Kosten:</i> Budget RVS derzeit ca. € 150.000.-/Jahr</p>
<p><i>Finanzierung:</i> Mitgliedsbeiträge der Gemeinden an RVS nach Verteilung der Hauptwohnsitze: max. 60% des Budgets zahlt davon die Stadt Salzburg, restliche 40 % zahlen Umgebungsgemeinden Landesförderung für Regionalprogramm, Einmalzuschuss von Mitgliedsgemeinden für Sonderprojekte</p>	
<p><i>Intensität der Zusammenarbeit:</i> Gemeinschaftliche regionale Leistungserbringung; regelmäßige Treffen 4-6 Mal im Jahr, angestellter Geschäftsführer hält laufend Kontakte</p>	
<p><i>Form der Kooperation:</i> Gemeindeverband auf Basis Gemeindeverbändegesetz</p>	<p>Verband</p>
<p><i>Kurzbeschreibung:</i></p> <p>Zweck und Aufgaben des RVS sind im Salzburger Raumordnungsgesetz (ROG) 2009 definiert: die Erstellung und Änderung des Regionalprogrammes, die Erarbeitung regionaler Entwicklungskonzepte, die Mitwirkung an den Sachprogrammen des Landes und die Einbringung von Anregungen, Stellungnahmen und Einwendungen zum Räumlichen Entwicklungskonzept, zu Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen der Gemeinden.</p> <p>Als Steuerungsgremium gemäß Gemeindeverbändegesetz fungieren Verbandsversammlung, Verbandsobmann und StellvertreterInnen. Das Kerninstrument des RVS ist das Regionalprogramm, das raumplanungsrelevante Themen auf regionaler Ebene regelt (regionaler Grüngürtel, regionale Standorte für Wohnentwicklung und Gewerbeentwicklung, Siedlungsgrenzen, Erholungsachsen, Liste regional bedeutender Verkehrsprojekte, ...). Weitere Aktivitäten im Rahmen des RVS sind ein gemeinsamer SeniorInnenpass mit daran gekoppelten Ermäßigungen, der gemeinsame Streusalzeinkauf, gemeinsame Bauhöfe, ...</p>	
<p><i>Ausgangssituation:</i></p> <p>Gründungsmotiv für den RVS war die Etablierung eines Gemeindegrenzen überschreitenden Denkens sowie die Suche nach gemeinsamen Problemlösungen. Ziel war, Kooperation vor Eingemeindung zu stellen. Der RVS wurde als Verein auf freiwilliger Basis mit etwas anderer Abgrenzung gegründet. Erste Projekte in den 1970er Jahren entstanden vor allem im touristischen Bereich (Wanderwegevernetzung, Treppelweg entlang der Salzach als regionaler Radweg), im Bereich Land- und Forstwirtschaft und bei Themen von gemeinsamem Interesse (z.B. Flughafen, Verkehrsverbund, Absicherung gemeinsamer Grün- und Landschaftsräume). Das Raumordnungsgesetz 1992 sah die Gründung von Pflichtverbänden (Planungsverbände) vor. Die Erstellung von Regionalprogrammen wurde als deren Pflichtaufgabe festgeschrieben.</p> <p>Zu den Ausgangsproblemen der Region zählt die Speckgürtelthematik: aufgrund von Flächenknappheit und hohen Bodenpreisen drängt die Siedlungs- und Gewerbeentwicklung weiter nach außen, Wirtschafts- und Pendlerverflechtungen nehmen zu. Es kommt zu Überlastungen im Straßennetz, Umweltbelastungen (Lärm, Feinstaub etc.), sinkender Lebensqualität und einer zersplitterten Siedlungs- und Gewerbeentwicklung.</p>	

Mehrwert von Stadtregionen

Wesentliche Themen

Kernaufgabe des RVS ist die Erarbeitung des Regionalprogramms auf Basis des ROG. Dessen Existenz als verbindliche Verordnung ist ein wesentlicher Mehrwert – insbesondere gegenüber unverbindlichen Konzepten. (Was einmal vereinbart und beschlossen worden ist, muss auch rechtlich umgesetzt werden.) Inhalte sind:

- Regionaler Grüngürtel: Sicherung maßgeblicher regionaler Freiflächen, insbesondere in der Stadt Salzburg – Grüngürteldeklaration aus 1980er Jahren weitgehend gehalten, in Regionalprogramm sowie in REK der Stadt Salzburg neu übernommen,
- Möglichkeit des innerregionalen Flächenausgleichs: wenn Flächen im Grüngürtel für Bebauung herangezogen werden, kann in anderer Gemeinde Ausgleich geschaffen werden,
- Regionale Vorrangflächen der Siedlungsentwicklung und regionale Siedlungsgrenzen,
- Regionale Vorrangflächen der Gewerbeentwicklung (aber keine interkommunalen Gewerbegebiete),
- Erholungsachsen regionaler Bedeutung Freizeit/Naherholung,
- Nahverkehr/Mobilität: Listung von Infrastrukturprojekten mit regionaler Bedeutung (als Empfehlung – entspricht politischer Selbstbindung),

Ferner kann der Planungsverband sich gegenüber Landesplanungen artikulieren sowie die örtliche Raumplanung auf Übereinstimmung mit dem Sachprogramm überprüfen. Weitere Kooperationsaktivitäten sind z.B. ein gemeinsamer Seniorenpass, gemeinsamer Streusalzeinkauf, gemeinsame Bauhöfe etc.

Wirkungen für die Region

Wirtschaftlichkeit:

- Die Wirtschaftlichkeit der Raumplanungsmaßnahmen ist generell schwer monetär zu bewerten, konkret gibt es z.B.: Einsparungen beim gemeinsamen Streusalzeinkauf und beim TÜV-Rahmenvertrag.

Räumliche Entwicklung:

- Inhaltlich ist die rechtlich verbindliche Existenz des Grüngürtels das wesentlichste Element,
- Die Liste regional bedeutender Verkehrsprojekte vermindert interne Konflikte und erleichtert die Positionierung gegenüber anderen.

Gesellschaftliche und soziale Wirkungen:

- Sichtbarkeit: Es gibt mit dem RVS einen anerkannten regionalen Player, der akzeptiert und wahrgenommen wird und die regionalen Interessen gegenüber anderen Akteuren vertritt.

Stärken

- Persönliche Kontakte stärken Kooperationsklima: Bürgermeister kommen regelmäßig zu gemeinsamen Treffen (4-6 Mal im Jahr), Entscheidungen fallen in der Regel einstimmig, direkte Kontakte zwischen maßgeblichen Personen, Vizepräsident Städtebund und Präsident Gemeindebund im RVS vertreten.
- Satzungen lassen kein Überstimmen der Umlandgemeinden durch die Stadt zu,
- Gemeinsame Positionierung gegenüber anderen Gebietskörperschaften,
- Personelle Aspekte: sehr konsensuale Tätigkeit des Geschäftsführers, aktiver Vorsitzender,
- Vom RVS erstelltes Regionalprogramm als Steuerungsinstrument,
- Erstellung des Regionalprogramms als Planungsaufgabe erfordert strukturiertes Arbeiten, das wirkt sich allgemein positiv auf andere Tätigkeiten eines Regionalverbandes aus.

Probleme und Hemmnisse

- Interessensgegensätze bestehen nach wie vor, Kooperation erfolgt nur insoweit als Entscheidungskompetenz der eigenen Gemeinde nicht berührt wird, parteipolitische und persönliche Interessen können Konsensfindung überlagern,
- Konzentration auf starke Gemeinsamkeiten und gute Lösungen für einzelne Bereiche, aber große raumplanerische Problembereiche werden eher ausgeklammert,
- Derzeitiges System des Finanzausgleichs fördert Wettbewerb der Gemeinden um EinwohnerInnen und Ansiedlung von Betrieben, es besteht kein regionaler Steuerausgleich,
- In der Verbandsversammlung sind fast ausschließlich BürgermeisterInnen vertreten (keine

BeamtInnen, keine InteressensvertreterInnen, NGO, ...). Lediglich Abteilungsvorstand Raumplanung und Baubehörde Stadt Salzburg und Leiter Referat 7/01 – Landesplanung und SAGIS als Fachbeamte anwesend,

- Mit Ausnahme Grüngürtel ist die Umsetzung der Themen im Regionalprogramm verbesserungsfähig. Themen wie vorausschauende Planung der regionalen Entwicklung, Einschränkung der Zersiedelung, Einsparung Boden- und Flächenverbrauch sind an die Disziplin der Gemeinden gebunden.

Potenziale

Möglichkeiten der Weiterentwicklung

- Verkehr (z.B. regionale Stadtbahn gekoppelt mit Buszubringer für die Flächenerschließung)
- Kooperation bei Betriebsansiedlungen
- Siedlungsmodelle für Einheimische
- Organisatorisch: Ausweitung der Verbandsversammlung (z.B. als „regionale Parlamente) durch zusätzliche Mitglieder, die breiteres Spektrum der regionalen AkteurInnen abdecken (Landtagsabgeordnete, InteressensvertreterInnen, NGOs). Ziel ist auf der regionalen Ebene mehr AkteurInnen in die Konsensfindung einzubeziehen, um eine bessere Verknüpfung zum Landtag zu haben und informellere Wege der Bekundung von Partikularinteressen zu reduzieren.

Kooperationsfördernde Rahmenbedingungen

- Rahmenbedingungen seitens der Landesplanung sind wichtig, Ziele und Maßnahmen sind wichtig,
- Verbindlichkeit der Kooperation und der Kooperationsergebnisse,
- Gemeinsame wirtschaftliche Interessen,
- Gemeinsamer Leidensdruck durch Speckgürtelproblematik (Suburbanisierung, Zersiedelung, Verkehrsüberlastung, Flächenverbrauch, steigende Kosten Errichtung und Erhaltung der Infrastruktur),
- Gemeinsame Positionierung gegenüber anderen Gebietskörperschaften (Land, andere Regionen, ...),
- Handelnde Personen sind wichtig.

Übertragbarkeit auf andere Stadtregionen

Übertragbarkeit des Regionalverbands auf andere Stadtregionen ist als Kooperationsform grundsätzlich möglich (im Rahmen ROG, Gemeindeverbandsgesetz).

Resümee, fachliche Beurteilung des Mehrwertes


Die stadregionale Kooperation im Bereich Raumplanung/Siedlungsentwicklung braucht

- Ein formales (am besten rechtlich verankertes) Forum als permanente Einrichtung des regelmäßigen Austausches,
- Viel Zeit, um sich entwickeln zu können und Vertrauen aufbauen zu können,
- Unterstützung/Initiative seitens der Landesplanung (u.a. rechtliche Rahmenbedingungen),
- Ein gemeinsames Problem(Bewusstsein), das der Kooperation einen sichtbaren Mehrwert verleiht,
- Als Einstieg kleine, einfache, unproblematische Projekte, um in kleinen erfolgreichen Schritten Vertrauen aufzubauen,
- Professionelle Geschäftsführung /Kooperationsmanagement, initiative politische Person an der Spitze,
- Prinzip bei Abstimmungen: Kernstadt darf Umlandgemeinden nicht überstimmen können und umgekehrt ⇒ Konsenslösungen per Statut erforderlich machen.

Aber: Die gegensätzlichen Interessen bleiben nach wie vor.

6.2 Abstimmungsprozess Raumordnung – Verkehrskapazitäten im Bezirk Mödling

Abstimmungsprozess Raumordnung – Verkehrskapazitäten im Bezirk Mödling

Basisinformationen		 <p>www.sum.at/</p>
<p><i>Projektverantwortliche Organisation und Partner:</i> Amt der NÖ Landesregierung, RU7 – Abt. Gesamtverkehrsangelegenheiten, Prozessmanagement im Rahmen des Stadt-Umland-Managements (SUM)</p> <p><i>Beteiligte Stellen und Unternehmen:</i> Amt der NÖ Landesregierung, RU2 – Abt. Raumordnung und Regionalpolitik</p> <p><i>Zahl der involvierten Städte/Gemeinden:</i> 13</p>		
<i>Gründungsjahr:</i> 2008	<i>Zeithorizont der Umsetzung:</i> laufender Prozess wird Schritt für Schritt weiter entwickelt, kein Ende definiert	
<i>Einwohnerpotenzial:</i> ca. 114.000 inkl. Zweitwohnsitze	<i>Kosten:</i> 80.000 Euro für externe Beauftragung	
<i>Finanzierung:</i> Fachliche Expertisen von Abteilungen RU7 und RU2 (Amt der NÖ Landesregierung) finanziert		
<i>Intensität der Zusammenarbeit:</i> zu Beginn lose, zunehmend verbindlicher durch gleichlautende Grundsatzbeschlüsse in allen Gemeinden		
<i>Form der Kooperation:</i> informelle, wenig institutionalisierte Zusammenarbeit, aber ein sich vertiefender Prozess der Kooperation		keine Rechtsform
<i>Steuerungsgremien:</i> Amt der NÖ Landesregierung (RU7 und RU2), SUM, GVV (Gemeindevertreterverbände)		
Kurzbeschreibung:		
<p>Der Bezirk Mödling im Südraum Wiens ist mit einem hohen Verkehrsaufkommen und teilweise überlasteten Straßen konfrontiert. Die Möglichkeiten zur „Leistungssteigerung“ im Straßennetz sind begrenzt. Gleichzeitig bestehen großflächige gewidmete Baulandreserven, deren tatsächliche bauliche Nutzung die Aufnahmefähigkeit der vorhandenen Straßenkapazitäten übersteigen würde. Durch eine abgestimmte Vorgangsweise bei der Siedlungs- und Standortentwicklung soll die Nutzung der limitierten Kapazitäten der Verkehrsinfrastruktur gemeinsam abgestimmt werden. Aus einer Gesamtsicht sollen Rückschlüsse auf die Raumordnung abgeleitet und bestehende sowie Neu- und Umwidmungen hinterfragt werden.</p> <p>Politisches Ziel ist die Schaffung eines Instrumentariums für eine transparente Abstimmung zwischen den Gemeinden (Siedlungsentwicklung, Betriebsansiedlung), sowie die Verkehrsabwicklung in den Griff zu bekommen. Fachliches Ziel ist eine bedarfsgerechte Flächenwidmung/-nutzung, die Vermeidung negativer Auswirkungen die Schaffung von Wissen und Bewusstsein zur Problematik sowie die Entwicklung von Ansätzen einer verkehrsmengenabhängigen Raumordnung.</p> <p>Im Rahmen dieses Abstimmungsprozesses wurde ein detailliertes regionales Verkehrsmodell erarbeitet, in dem auch die vorhandenen Straßenverkehrskapazitäten sowie die Ausbaumöglichkeiten im ÖV ausgelotet wurden. Parallel dazu erfolgte die Erfassung des gewidmeten Baulandes in allen Gemeinden und eine Gegenüberstellung von Entwicklungsreserven und Verkehrskapazitäten.</p> <p>Auf Basis eines Leitfadens zur ProjektAbstimmung (Wohn- und Gewerbeprojekte) gab es gleichlautende Grundsatzbeschlüsse in allen Gemeinden zur gegenseitigen Abstimmung der Siedlungsentwicklung bei größeren Vorhaben.</p>		
Ausgangssituation:		
<p>Der Bezirk Mödling war gekennzeichnet durch ein hohes Verkehrsaufkommen, überlastete und begrenzt ausbaubare Straßen und großflächige gewidmete Baulandreserven, deren Nutzung die vorhandenen Straßenkapazitäten übersteigen würde. Da kaum geeignete Unterlagen vorhanden waren, um verkehrliche Auswirkungen von Projekten beurteilen zu können, wurde jedes größere Bauprojekt einzeln von einer Verkehrsdiskussion und einem Nachdenken über Redimensionierungen begleitet.</p> <p>Die Kenntnis der Gemeindeverantwortlichen, dass dieses Problem einer gemeinsamen, langfristigen,</p>		

nachhaltigen Lösung bedurfte führte zu dem Wunsch, die Siedlungs- und Standortentwicklung mit diesen limitierten Kapazitäten gemeinsam abzustimmen.

Die gestartete Kooperation vertiefte sich Schritt für Schritt und entwickelte laufend mehr Wissen und Bewusstsein für die Problematik.

Mehrwert von Stadtregionen

Wesentliche Themen

- Raumplanung, Städtebau, Stadtstruktur, Siedlungsentwicklung,
- Betriebsansiedlung,
- Nahverkehr/Mobilität,
- Lebensqualität.

Wirkungen für die Region

Wirtschaftlichkeit:

- Höhere Effizienz durch abgestimmte Siedlungsentwicklung ⇒ Einsparung an Infrastrukturkosten,
- Höhere Qualität des ÖV-Angebots, z.B. Badener Bahn,
- Vermeidung von Verkehrsüberlastung ⇒ hohe Standortattraktivität nachhaltig gesichert.

Räumliche Entwicklung:

- Verringerung Flächenverbrauch: Vermeidung Zersiedelung, Einsparung an Bauland-, Bodenverbrauch (Zersiedelung wird ebenso durch verbindliche Siedlungsgrenzen in den Regionalen Raumordnungsprogrammen verhindert)
- Beitrag zur Erhaltung der Kulturlandschaft (z.B. hoher Widmungsdruck auf Weingärten aufgrund hoher Bodenpreise).

Umwelt- und Klimaschutz:

- Beitrag zur Verkehrsvermeidung, Förderung des Umweltverbunds (Fuß- und Radverkehr, ÖV), Reduktion motorisierter Individualverkehr (Modal Split), Energie- und CO₂-Einsparung.

Gesellschaftliche und soziale Wirkungen:

- Beitrag zur Verminderung von Nutzungskonflikten zwischen Gemeinden und zur Erhaltung der hohen Lebensqualität in der Region.

Stärken

- Gemeinsame politische Betroffenheit, parteiübergreifender Konsens, Projekt aus der Region selbst gewachsen, starker politischer Wille, Gemeinden fühlen sich nicht geknebelt, hohe Akzeptanz des Prozesses,
- Regionale Verflechtungen werden erstmals diskutiert, klares Bild über Status-quo der Region,
- Prozess: bewussteinsschaffend, vertrauensbildend, positiv, selbstregulierend, gruppendynamisch, von allen Gemeinden akkordiert, lösungsorientiert,
- Prozessmanagement durch SUM Süd von allen Gemeinden akzeptiert, hohes Vertrauen in die Person des Regionalmanagers,
- Viel Wissen erarbeitet.

Probleme und Hemmnisse

- Etwaige Eigeninteressen von Gemeinden, politischen Gruppierungen, Land NÖ, Stadt Wien,
- Interessenausgleich zwischen Gemeinden mit unterschiedlichen Entwicklungsstrategien: weiteres Wachstum versus Wachstum begrenzen und Erhalt der hohen Lebensqualität, Gemeinden mit vielen Betrieben versus Gemeinden mit Erholungsfunktion,
- Beschränkte Möglichkeiten der Einflussnahme auf Grundeigentümer bei bestehenden rechtswirksamen Widmungen (über Einschränkungen wird in Gemeinden nachgedacht)
- Spielraum Richtung Verlagerung des MIV auf den ÖV (Modal Split) noch zu wenig ausgelotet, derzeit Diskussion zur Abwicklung des zusätzlichen Verkehrs im MIV zu stark im Vordergrund.
- Unverbindlichkeit als potenzielle Gefahr für den Prozess.

Potenziale

Möglichkeiten der Weiterentwicklung

Start einer gemeinsamen „Regionalen Leitplanung“ im Bezirk Mödling zur partnerschaftlichen Abstimmung der räumlichen Entwicklungsvorstellungen zwischen den Gemeinden und gegenüber dem Land NÖ. Die Inhalte der Regionalen Leitplanung werden im Zuge der örtlichen und überörtlichen Raumordnungsprogramme umgesetzt und verbindlich. Themen: Gliederung der Landschaft, Schwerpunktsetzungen der Gemeinden, räumliche Konkretisierung der gewünschten Entwicklungen im Hinblick auf Straßenreserven, Voraussetzung: rechtsverbindliche Gemeinderatsbeschlüsse, im Herbst 2013 zu erwarten
Abstimmung mit „Nachbarregionen“ Wien, Bezirke Wien-Umgebung, Baden

Kooperationsfördernde Rahmenbedingungen

- Weiche Faktoren wichtig: Klima der Vertrauensbildung,
- Trotz unterschiedlicher Interessen sollte Gesamtwohl im Vordergrund stehen.

Übertragbarkeit auf andere Stadtregionen

Übertragbarkeit (Problemstellung und Prozess) ist grundsätzlich gegeben, Erfolgsfaktoren solcher Prozesse sind zu beachten.

Resümee, fachliche Beurteilung des Mehrwertes

- Gemeinsame Betroffenheit (Verkehrsüberlastung Südraum Wien) und gemeinsames Problembewusstsein – trotz gegensätzlicher Interessen und unterschiedlicher Entwicklungsstrategien der Gemeinden,
- Regionale Verflechtungen werden erstmals reflektiert und diskutiert, ein klares Bild über den Status-quo der Region erarbeitet,
- Projekt politisch aus der Region selbst gewachsen, starker politischer Wille, Prozess nicht vom Land aufgesetzt, Gemeinden fühlen sich nicht bevormundet,
- Kein nach Projektmanagementregeln vorab definiertes Projekt, sondern ein langsamer, sich Schritt für Schritt vertiefender und sich selbst regulierender Prozess („Learning by doing“), regelmäßiger Informationsaustausch, Erarbeitung von Wissen, Bewusstseins- und Vertrauensbildungsprozess, Grundsatzbeschlüsse aller Gemeinden erreicht, transparente, verkehrsmengenabhängige Raumordnung als Ziel,
- weiche Faktoren sind wichtig (langsamer Bewusstseinsbildungsprozess, Klima der Vertrauensbildung, keine Projektdeadlines, kein Zeitdruck),
- Prozesssteuerung durch eine „neutrale Institution“, die Vertrauen aller Gemeinden genießt,
- Aber: die zu Prozessbeginn mitunter positiv wirkende Unverbindlichkeit birgt die potenzielle Gefahr, dass Gemeinden bei zu starken Einschränkungen des eigenen Wirkungsbereichs aus dem Prozess aussteigen könnten,
- Interkommunaler Finanzausgleich zwischen Gemeinden als Lösungsansatz, der den Wettbewerb zwischen den Gemeinden um EinwohnerInnen und Arbeitsplätze ausgleicht.

7 Freizeitinfrastruktur und Naherholung

7.1 Erlebnisbad Frutzau

Erlebnisbad Frutzau – Vorarlberg

Basisinformationen		
<p><i>Projektverantwortliche Organisation und Partner:</i> Schwimmbadverein Rankweil-Vorderland</p> <p><i>Beteiligte Stellen und Unternehmen:</i> Marktgemeinde Rankweil, Gemeinden Röthis, Sulz und Zwischenwasser</p> <p><i>Zahl der involvierten Städte/Gemeinden:</i> 4</p>		
<i>Gründungsjahr:</i> 1953	<i>Zeithorizont der Umsetzung:</i> laufend	
<i>Einwohnerpotenzial:</i> 30.000	<i>Kosten:</i> 130.000-200.000 Euro jährlich (je nach Witterung)	
<i>Finanzierung:</i> Aufteilung der Kosten auf die vier beteiligten Gemeinden: Rankweil (50%), Sulz als Standortgemeinde (20%), Röthis und Zwischenwasser je 15%		
<i>Intensität der Zusammenarbeit:</i> Gemeinschaftliche regionale Leistungserbringung		
<i>Form der Kooperation:</i> institutionalisiert	privatrechtliche Regelung, stark	Verein
Kurzbeschreibung:		
<p>Gemeinsame Errichtung des Erlebnisbades Frutzau als Schwimmsport- und Freizeiteinrichtung in der Region Vorderland. Das Erlebnisbad Frutzau dient darüber hinaus der Jugend der Region als Treffpunkt und Kommunikationszentrum. Dabei trägt das Erlebnisbad auch zum Ausgleich zwischen Arbeit und Freizeit in einer lebenswerten wirtschaftlich starken Region bei. Das Erlebnisbad ist von Mai bis September geöffnet und hat insgesamt drei Becken, das Angebot wird ergänzt durch zahlreiche Aktivitäten (z.B. Vollmond-Schwimmen, Beachvolleyballturniere etc.).</p> <p>Für den Betrieb sind 2 Vollzeit-Bademeister (ganzjährig; Wartung & Aufsicht) und eine Kassiererin (während der Öffnungszeiten) über den Verein angestellt. Im Bedarfsfall bekommt der Verein von der Gemeinde Rankweil zusätzlich Unterstützung (z.B. Rankweiler Bademeister als Aushilfe; Bauhof Rankweil für größere (Sanierungs)Arbeiten). Darüber hinaus werden die Geschäftsführung (1 Mitarbeiter, zuständig für Planung/Finanzen) sowie die Voranschläge, Jahresabschlüsse, Lohnverrechnung (Finanzabteilung) von der Gemeinde Rankweil durchgeführt.</p> <p>Für die Steuerung ist der Verein, in dem die politischen Mandatäre der Gemeinden im Verhältnis der Beteiligung (siehe oben) vertreten sind, zuständig, 3-4 Ausschusssitzungen jährlich.</p> <p>Allfällige Förderungen vom Land für den Schwimmbadbetrieb werden von den Gemeinden individuell angesucht.</p>		

<http://www.vision-rheintal.at/projekte/kultur-freizeit/erlebnisbad-frutzau.html>

Ausgangssituation:

In der Region Rankweil-Vorderland sollte für die Bevölkerung und für die Urlaubsgäste, besonders aber für die Jugend ein Schwimmbad errichtet werden. Der Obmann des Verkehrsvereins Rankweil und verschiedenen Gemeinde-Mandatäre bildeten ein Proponentenkomitee für die Entwicklung und Umsetzung des gewünschten Schwimmbades in Rankweil. Da in Rankweil kein entsprechendes Grundstück gefunden werden konnte, und sich die Möglichkeit ergab, in der Nachbargemeinde Sulz ein solches zu erwerben, war der Gedanke einer Kooperation der Anliegergemeinden geboren. Eröffnet wurde das Schwimmbad am 1. Mai 1956. Die erste Sanierung fand 1978 statt. Aufgrund des Bevölkerungszuwachses in der Region und die steigende Konkurrenz (Feldkirch plante zu der Zeit ein Erlebnisbad) wurde das Schwimmbad 1993/94 nicht nur generalsaniert, sondern zu einem Erlebnisbad umgebaut und erweitert. Die Finanzierung erfolgte über eine Kreditaufnahme bei den heimischen Banken.

Mehrwert von Stadtregionen

Wesentliche Themen

- Freizeit/Naherholung,
- Mobilität,
- Naturraum Umwelt.

Wirkungen für die Region

Wirtschaftlichkeit:

- Kostenersparnis für die einzelne Gemeinde,
- Nutzung von Synergien: z.B. (Bauhof)MitarbeiterInnen der Gemeinden können bei Bedarf angefordert werden,
- Abgestimmte bzw. gemeinschaftliche Investitionen (vgl. Sanierungsarbeiten und Ausbau zum Erlebnisbad),
- Organisatorisch erhöhte Flexibilität und Gestaltungsspielraum durch Vereinslösung
- Stärkung der Region bzw. der Position im nationalen und internationalen Wettbewerb durch Zusatzangebot für TouristInnen,

Räumliche Entwicklung:

- Verbessertes regionales Angebot durch den Ausbau von Freizeitmöglichkeiten.

Umwelt- und Klimaschutz:

- Verkehrsvermeidung durch Anbindung an Fuß- und Radwege sowie den ÖV.

Gesellschaftliche und soziale Wirkungen:

- Verbessertes Serviceangebot für den Freizeitbereich,
- Treffpunkt/Kommunikationszentrum für Jugendliche.

Stärken

- Nur durch die Kooperation konnte das Erlebnisbad Frutzau errichtet werden,
- Durch die Vereinslösung können alle anstehenden Probleme und Anfragen kurzfristig erledigt werden,
- Klare und gerechte Richtlinien für die Finanzierung, Kompetenzen/Aufgabenbereiche und Entscheidungsbefugnis,
- Kooperation ist ausschlaggebend für die Weiterentwicklung.

Probleme und Hemmnisse

- Vor Großinvestitionen wurden die Beteiligungsverhältnisse öfters hinterfragt. Es konnte jedoch immer ein entsprechender Konsens gefunden werden.

Potenziale

Möglichkeiten der Weiterentwicklung

- Integration anderer Sportmöglichkeiten der Region wie Kunsteislaufplatz, Schilifte Furx etc. in die Verwaltung des Schwimmbadvereins. Konkrete Pläne bzw. einen Zeitplan gibt es hierfür noch nicht.

Kooperationsfördernde Rahmenbedingungen

- Kostendruck: steigende Kosten für kommunale Leistungen sind gemeinsam leichter zu finanzieren. Dies fördert die Bereitschaft zusammenzuarbeiten (z.B. Bauhöfe, Wertstoffzentren, Feuerwehren, Wasserversorgung usw.).
- Freiwilligkeit ist zentral, d.h. Entscheidung zur Kooperation soll ohne Zwang erfolgen. Auch ein Beitritt im Laufe der Kooperation (Mehrwert /Nutzen ist anfänglich nicht sichtbar – erst im Laufe der Kooperation) muss möglich sein – die Kosten werden dann verumlagt, damit alle Gemeinden gleichgestellt sind.
- Vertragliche Regelungen für Beitritt, Mitgliedschaft und Austritt notwendig (Voraussetzungen und Kosten),
- In Vorarlberg wird die Bereitschaft zu kooperieren verstärkt durch:
 - das Vorbild Schweiz
 - die Rolle des Landes Vorarlberg (aktive Einforderung von Kooperationen; Fördergelder sind vielfach an Kooperationen gebunden)
 - die geografische Nähe zwischen den Gemeinden (mittlerweile gibt es weit über 100 Kooperationen in Vorarlberg. Im Vorderland u.a. gemeinsame Baurechtsverwaltung und gemeinsame Finanzverwaltung).


Übertragbarkeit auf andere Stadtregionen

- Das Modell ist grundsätzlich übertragbar, jedoch erfordert die Kooperation durch die gemeinsame Finanzierung verbindliche und klare Regelungen. Auch der Wille, Kompetenzen der einzelnen Gemeinde durch die Übertragung auf einen Dritten (Verein) abzugeben, muss vorhanden sein.

Resümee, fachliche Beurteilung des Mehrwertes

- Die Errichtung und der Betrieb des Erlebnisbades Frutzau war/ist nur durch die Kooperation der vier beteiligten Gemeinden möglich,
- Für 30.000 EinwohnerInnen (Einzugsgebiet) steht eine moderne Freizeiteinrichtung als Ausgleich zum Arbeitsleben zur Verfügung,
- Die seit 60 Jahren erfolgreiche Kooperation soll auf andere Freizeiteinrichtungen in der Region ausgeweitet werden,
- Bottom up-Ansatz: die Initiative ging von den lokalen AkteurInnen aus,
- Freiwilligkeit und Vertrauen sind Garanten für erfolgreiche Kooperationen,
- Die rechtliche Form des Vereins für das Erlebnisbad ermöglicht unbürokratisches und flexibles Handeln,
- Bei investiven Maßnahmen ist eine starke Verbindlichkeit/Institutionalisierung erforderlich
- Klare Richtlinien und Regeln befördern die Kooperation,
- Im Bedarfsfall können zusätzliche Leistungen von den beteiligten Gemeinden angefordert werden (Personal, Bauhofleistungen etc.),
- Nicht alles muss gemeinsam gemacht werden (z.B. Förderansuchen für den Schwimmbadverein werden von den Gemeinden einzeln eingereicht),
- Unterstützung durch die Landesebene fördert die Kooperationsbereitschaft (strategisch und/oder finanziell).

7.2 Naherholungsgebiet Eichbachgasse /Auwiesen

URBAN PLUS Teilprojekt Naherholungsgebiet Eichbachgasse / Auwiesen – Steiermark	
Basisinformationen <i>Projektverantwortliche Organisation und Partner:</i> Gebäude- und Baumanagement Graz GmbH (GBG ist ein Tochterunternehmen der Stadt Graz) <i>Beteiligte Stellen und Unternehmen:</i> Stadt Graz, Marktgemeinde Gössendorf und Marktgemeinde Feldkirchen bei Graz <i>Zahl der involvierten Städte/Gemeinden:</i> 3	
 http://www.urban-plus.at/2010_02_naherholungsgeb_eichbachg_1.php	
<i>Gründungsjahr:</i> -	<i>Zeithorizont der Umsetzung:</i> 17.05.2010 – 31.12.2013
<i>Einwohnerpotenzial:</i> 280.000, lt. ÖROK Prognose 2030: 455.000 EW im Raum Graz/Graz Umgebung	<i>Kosten:</i> 716.000 Euro
<i>Finanzierung:</i> 50 Prozent EU-Mittel (EFRE), 50 Prozent durch die Stadt Graz (GBG)	
<i>Intensität der Zusammenarbeit:</i> Strategische Kooperation	
<i>Form der Kooperation:</i> informelle, wenig institutionalisierte Zusammenarbeit Informationsaustausch und Abstimmung	Keine Rechtsform (v.a.)
Kurzbeschreibung: Errichtung des Naherholungsgebietes Eichbachgasse in Graz. Die Entwicklung und Umsetzung wird im Rahmen von URBAN-PLUS, gefördert durch den Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung, durchgeführt. In einem ersten Schritt wurde die Aufschließung eines Naturareals an der Mur an der südlichen Grazer Stadtgrenze als Naherholungsraum für die BewohnerInnen im URBAN PLUS-Gebiet im Süden von Graz im Rahmen eines interkommunalen Prozesses mit BürgerInnenbeteiligung geplant. Im Zuge der Errichtung zweier Laufwasserkraftwerke in Gössendorf und Kalsdorf durch die Steweg-Steg bzw. Verbund-Austria Hydro Power AG bestand per UVP-Bescheid die Verpflichtung, ökologische Ausgleichsmaßnahmen anzubieten (Fläche von rd. 30.000 m ²). Für die Stadt Graz bzw. die GBG ergab sich dadurch die Gelegenheit durch den Einsatz von EU-Mitteln in einem ersten Schritt das Angebot an Erholungsflächen auf ca. 130.000 m ² zu erweitern und im unmittelbaren Nahbereich zu einem Altarm der Mur ein öffentliches Naherholungsgebiet für die Bevölkerung zu realisieren. Die Planung und Umsetzung erfolgt in Verwaltungsgrenzen überschreitender Abstimmung mit den Nachbargemeinden Gössendorf und Feldkirchen. Steuerungsgremium für URBAN PLUS ist eine politisch besetzte Steuerungsgruppe mit regelmäßigen Treffen. Das Areal konnte im Rahmen des Projekts mit einem Infopoint, naturnahen Spielplätzen, Naturschutz-Lehrpfade, Liegewiesen, Zugängen zum Wasser und WC-Anlagen barrierefrei ausgestattet werden. Darüber hinaus ist das Areal an das bestehende Rad- und Gehwegenetz an der Mur angebunden.	
Ausgangssituation: Vor URBAN-PLUS gab es keine gemeindeübergreifende Kooperation/ Planung/ Abstimmung. Es dominierte das Konkurrenzdenken zwischen der Zentralstadt Graz und den Umlandgemeinden. Die Defizite in den stadtreionalen Fragestellungen einer gemeinsamen integrierten Standortentwicklung, Verbesserung der Verkehrssituation, Verbesserung des Wohn- und Lebensumfeldes (Naherholung) und Stärkung lokaler Partnerschaften führte auf Initiative der Stadt Graz zur Implementierung eines eigenen Aktionsfelds zur Stadt-Umland-Kooperation im steirischen operationellen Programm Regionale Wettbewerbsfähigkeit Steiermark 2007-2013 Ausschlaggebend für die geografische Abgrenzung von URBAN-Plus war die Kooperationsmöglichkeit mit den bereits seit 1999 bestehenden Gemeindekooperationen GU- Süd und GU 8 (=Entwicklungsvereine mit Vereinsstatut) im Süden der Kernstadt.	

Mehrwert von Stadtregionen

Wesentliche Themen

- Freizeit/Naherholung,
- Lebensqualität,
- Naturraum/Umwelt, Stadtklima,
- Governance.

Wirkungen für die Region

Wirtschaftlichkeit:

- Kosteneinsparungen durch:
 - Nutzung von Synergien (interne Abstimmung der Aktivitäten, Know-how-Transfer Graz-Graz Umgebung zu EU-Projektentwicklung) und dadurch
 - Lukrierung zusätzlicher Fördergelder (gemeinschaftliche Abwicklung von Förderanträgen und -projekten),
- Organisatorische Vorteile durch mehr Professionalität,
- Erhöhte Standortattraktivität durch die Bereitstellung von Naherholungsräumen

Räumliche Entwicklung:

- Verbesserte regionale Versorgung durch den Ausbau der Freizeitmöglichkeiten
- vorausschauende, mittel- bis langfristige Planung der regionalen Entwicklung (= Ziel, das noch nicht erreicht wurde),
- verbesserte Gestaltungsqualität.

Umwelt- und Klimaschutz:

- Verkehrsvermeidung durch den Ausbau von Fuß- und Radwegen
- Erhöhter Landschaftsschutz.

Gesellschaftliche und soziale Wirkungen:

- Wissenstransfer,
- Entwicklung des regionalen Bewusstseins bzw. einer regionalen Identität beginnt erst sehr langsam, erste sichtbare Zeichen durch Firmenhomepages in der Stadtregion,
- Ausbau der Freizeitmöglichkeiten und des Naherholungsraumes trägt zu verbesserter Gesundheit und zu einem verbesserten Wohnumfeld bei.

Stärken

- Verpflichtende ökologische Ausgleichsmaßnahmen für die Errichtung zweier Laufwasserkraftwerke als Kooperationsanlass. Erholungsflächen konnten durch die Kooperation um 100.000 m² erweitert werden,
- Schaffung einer neuen Gesprächskultur und Vertrauensbasis zwischen Politik und Verwaltungen im URBAN PLUS Gebiet (regelmäßige Sitzungen der URBAN PLUS-Steuerungsgruppe),
- Anfängliche Kooperationsskepsis konnte mit den ersten erfolgreichen Projektentwicklungen überwunden werden,
- Möglichkeit einer Projektkofinanzierung durch EU-Strukturfondsmittel (EFRE),
- Know-How-Transfer für EFRE-Projektentwicklung in die Umlandgemeinden durch Stadt Graz/EU-Referat der Stadtbaudirektion,
- mangelnde Finanzierungsmöglichkeiten einzelner Umlandgemeinden können teilweise durch URBAN PLUS (EU-Mittel) abgedeckt werden,
- Regionalmanagement Graz&Graz Umgebung als neutraler Promotor für die Kooperation.

Probleme und Hemmnisse

- Anfangs mangelndes Grundvertrauen hinsichtlich einer Kooperation zwischen den Partnern,
- Defizite im Bereich Abwicklungserfahrung von EFRE-geförderten Projekten,
- Geringe Personalressourcen in kleineren Umlandgemeinden,
- Mangelnde Kofinanzierungsmöglichkeiten einzelner Umlandgemeinden,
- (Monetäre) Incentives notwendig (auch auf nationaler Ebene), ansonsten muss der Leidensdruck der einzelnen Gemeinden/Städte überdimensional groß sein, damit Kooperationsbereitschaft besteht,

- gemeinsame Projektaktivitäten werden derzeit überlagert von der steirischen Diskussion zur Gemeindestrukturreform.

Potenziale

Möglichkeiten der Weiterentwicklung

- Schrittweise Weiterentwicklung des Teilprojekts „Auwiesen“ zu einem „Regionspark“ u.a. durch die Ausweitung auf das Gemeindegebiet Gössendorf wird aktuell geprüft,
- Implementierung eines Governance-Modells: Einrichtung einer politisch verantwortlichen und fachlich kompetenten übergeordneten Planungsebene für die funktionale Stadtregion als Ziel (Prozess ist derzeit im Laufen – vgl. Bestrebungen zur Region „Steirischer Zentralraum“).

Kooperationsfördernde Rahmenbedingungen

- gezielte Förderung von innovativen Kooperationsprojekten in Stadtregionen (Ausprobieren neuer Governance-Ansätze, aber auch Förderung pilothafter Infrastrukturprojekte) über nationale Förderprogramme bzw. auch weiterhin über EU-Mittel,
- Einbindung Privater anstreben (PPP-Modelle).

Übertragbarkeit auf andere Stadtregionen

- Das Modell ist grundsätzlich übertragbar, sofern es sich nicht um eine bundesländerübergreifende Stadtregion handelt, da es in den einzelnen Bundesländern unterschiedliche Rahmenbedingungen wie Strukturen, Gesetze etc. gibt.


Resümee, fachliche Beurteilung des Mehrwertes

- Erstmalige integrierte Entwicklung der Stadt Graz und der südlichen Umlandgemeinden im Rahmen von URBAN PLUS,
- Initiierung von interkommunaler Zusammenarbeit zwischen der Stadt Graz und Umlandgemeinden ,
- Erste Schritte zu Governance-Strukturen für Graz und Umlandgemeinden, auch hinsichtlich der Überlegungen zu einer Region „Steirischer Zentralraum“
- Initiierung und Umsetzung (vorerst) nur mit Fördermitteln der EU möglich.

8 Internationale Beispiele

8.1 Europäische Metropolregion München – Thema: Governance

Europäische Metropolregion München – Deutschland

Basisinformationen	
<p><i>Projektverantwortliche Organisation und Partner:</i> Verein Europäische Metropolregion München (EMM)</p> <p><i>Beteiligte Stellen und Unternehmen:</i> Insgesamt 190 Mitglieder: 90 Städte und Landkreise sowie 100 private Partner (70 Firmen, 30 Bildungs- und Forschungseinrichtungen und weitere Verbände).</p> <p><i>Zahl der involvierten Städte/Gemeinden:</i> 6 kreisfreie Städte und 36 kreisangehörige Kommunen</p>	
 <p>EUROPÄISCHE METROPOLREGION MÜNCHEN</p> <p>www.metropolregion-muenchen.eu/</p>	
<i>Gründungsjahr:</i> 2008	<i>Zeithorizont der Umsetzung:</i> laufend
<i>Einwohnerpotenzial:</i> 5,5 Mio.	<i>Kosten:</i> ca. 500.000 Euro/Jahr
<i>Finanzierung:</i> Mitgliedsbeiträge	
<i>Intensität der Zusammenarbeit:</i> Leistungsabsprache bzw. -austausch	
<i>Form der Kooperation:</i> institutionalisierte Zusammenarbeit durch die Organisationsform eines Vereins	Privatrechtlicher Verein
<i>Kurzbeschreibung:</i>	
<p>Eines der Hauptziele der Europäischen Metropolregion München (EMM) ist die Schaffung einer metropolregionalen Identität (gemeinsames Standortmarketing, Stärkung der Außenwahrnehmung). Es wird versucht sogenannte harte und weiche Standortfaktoren zu optimieren (gemeinsame Klimaschutzaktivitäten, Region des Wissens, Fachkräfteentwicklung, Erreichbarkeit, Masterpläne für ausgewählte Branchen, Breitbandausbau....). Darüber hinaus ist die EMM eine Plattform für Wirtschaft, Wissenschaft und Politik (Vernetzung und Bündelung interner Kräfte). Es werden aber auch konkrete Projekte für eine positive Regionalentwicklung umgesetzt. Sechs Arbeitsgruppen (Wissen, Wirtschaft, Umwelt, Mobilität, Kultur & Sport sowie ländlicher Raum) geben die inhaltliche Stoßrichtung vor. Der Verein beschäftigt fünf Vollzeitkräfte. Die Mitgliederversammlung wählt den Lenkungskreis und dieser den Vorstand. Sowohl Lenkungskreis als auch Vorstand sind zu 50% öffentlich und zu 50% privat. Der eingetragene Verein finanziert sich über die Beiträge seiner Mitglieder, welche sich nach einem Schlüssel berechnen: 6 Cent/EinwohnerIn für Landkreise und 3 Cent/EinwohnerIn für Kommunen, alle anderen zahlen festgelegte Mitgliedsbeiträge. Die Höhe der Mitgliedsbeiträge ist in einer Beitragsordnung geregelt, die vom Vorstand verabschiedet wird und auf der EMM-Homepage veröffentlicht ist. Die Beiträge der Unternehmen reichen von 150,- Euro bis 10.000,- Euro jährlich.</p>	
<i>Ausgangssituation:</i>	
<p>In den 1990er Jahren wurde auf Bundesebene das Thema „Metropolregion“ aufgegriffen und in einem ersten Schritt acht Metropolregionen definiert. Die Institutionalisierung wurde den Regionen selbst überlassen. Zunächst ging es um die geografische Abgrenzung der Metropolregion München sowie um die Frage, welche AkteurlInnen (nur kommunale oder auch private) eingebunden werden sollen. Man entschied sich, alle AkteurlInnen zu involvieren. Begonnen wurde mit dem Städtebündnis München-Augsburg-Ingolstadt (MAI), im Rahmen dessen es thematisch primär um Wirtschaftsentwicklung ging. Dies wurde erweitert um das Thema der Wissensregion und schließlich wurde MAI überführt in den Verein Europäische Metropolregion München E.V.</p>	

Mehrwert von Stadtregionen

Wesentliche Themen

- Lebensqualität,
- Freizeit/Naherholung, v.a. durch die Visualisierung der Angebote (Förderung des Binnentourismus),
- Energie durch gemeinsame Klimaschutzkonzepte; Fortbildung/Vernetzung und Austausch der Energiebeauftragten und Klimaschutzbeauftragten,
- Nahverkehr/Mobilität durch Erstellung des Erreichbarkeitsatlas (Individualverkehr/PNÖV; auch „Erreichbarkeit“ von Fachkräften),
- Bildung, z.B. Fachkräftekampagne,
- Governance durch die Organisation/Struktur der EMM.

Wirkungen für die Region

Wirtschaftlichkeit:

- Kosteneinsparungen durch:
 - Nutzung von Synergien – z.B. Fortbildung/Austausch von Energiebeauftragten/ Klimaschutzbeauftragten,
- Vorteile bei der Finanzierung v.a. im Bereich der Marketingmaßnahmen und -aktivitäten: z.B. Fachkräftekampagne (größerer Erfolg, geringerer finanzieller Einsatz der/s Einzelnen),
- Organisatorische Vorteile: Weiterentwicklung der Organisation durch Plattformveranstaltungen (z.B. für Wirtschaftsförderer),
- Stärkung der Region bzw. der Position im nationalen und internationalen Wettbewerb durch verbesserte Information und Vermarktung der Angebote,
- Erhöhte Standortattraktivität durch Sichtbarmachen der Verkehrswege und -netze (Erreichbarkeitsatlas),
- Regionale (Wachstums-) Impulse durch Unternehmensnetzwerke und PPP.

Räumliche Entwicklung:

- Impulse für Siedlungsentwicklung entlang der Verkehrsachsen.

Umwelt- und Klimaschutz:

- Synergien durch Know-how-Transfer.

Gesellschaftliche und soziale Wirkungen:

- Plattformen zur Ausbildung,
- Wissenstransfer,
- Entwicklung des regionalen Bewusstseins bzw. einer regionalen Identität:
 - Autobahnschilder mit „Metropolregion München“,
 - Social Media (z.B. Kulturregion.eu),
 - Alle zwei Jahre wird eine Bekanntheitsgradabfrage durchgeführt – kontinuierlicher Anstieg des Bekanntheitsgrades ist zu verzeichnen (Medienpräsenz).
- Beitrag zur Steigerung der Lebensqualität in der Region durch Sichtbarmachen (gemeinsame Stärken und Stärken der/s Einzelnen).

Stärken

- PPP-Modell ist einzigartig,
- Unpolitisch aufgrund der Rechtsform – dadurch andere Begegnungsebene innerhalb der Gremien=andere Kommunikation und mehr Vertrauen (z.B. zwischen den Wirtschaftsförderern),
- EMM hat keine Gelder zu verteilen – alles muss aus der Gemeinschaft finanziert werden – es gibt keine Verteilungskämpfe.
- EMM als neutraler Auftraggeber von Vorteil.

Probleme und Hemmnisse

- Vereine können nicht uneingeschränkt wirtschaftlich agieren, z.B. in Form gemeinsamer Wirtschaftsbetriebe,
- Unverbindlich (Kündigung der Mitgliedschaft/Austritt ist jederzeit per Ende des Jahres möglich -

Planungssicherheit fehlt,

- Verantwortlichkeiten sind leicht aufzuteilen (50:50), die Finanzen nicht – derzeit finanziert die öffentliche Hand i.d.R. 75 Prozent und die Privaten 25 Prozent.

Potenziale

Möglichkeiten der Weiterentwicklung

- Aktuell geht es um die Konsolidierung in Form eines Profilierungsprozesses mit externer Begleitung: was wurde erreicht, was konnte bzw. kann der Verein nicht leisten? Erwartungen der AkteurInnen sind unterschiedlich – durch eine allfällige Bereinigung könnte es zu Austritten von AkteurInnen kommen.
- Gründung einer zusätzlichen GmbH, um bessere wirtschaftliche Möglichkeiten zu haben.

Kooperationsfördernde Rahmenbedingungen

- Gemeinsame Problemstellungen/Themen, die eine Zusammenarbeit erfordern,
- Mehrwerte sichtbar machen (Transparenz),
- Stadtregion ist Teil einer Förderkulisse (Incentives), z.B. Nürnberg,
- Nationale Förderungen/Unterstützungen: vgl. MORO- mit dem Aktionsprogramm "Modellvorhaben der Raumordnung" (MORO) unterstützt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die praktische Erprobung und Umsetzung innovativer, raumordnerischer Handlungsansätze und Instrumente in Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft und Praxis, d.h. mit AkteurInnen vor Ort, in den Regionen,
- Governance-Struktur als Vehicle (z.B. mit Projekten der Wirtschaftsentwicklung Governance-Modelle üben).

Übertragbarkeit auf andere Stadtregionen

- Das Modell ist grundsätzlich auf andere Stadtregionen übertragbar.

Resümee, fachliche Beurteilung des Mehrwertes

- Schaffung einer metropolregionalen Identität durch gemeinsames Standortmarketing und Auftritte nach außen,
- EMM als ergänzende und nicht als Ersatzidentität,
- Die Region profitiert von der Strahlkraft/Stärke der Metropole (München),
- Sichtbarmachen der Stärken der Metropolregion auch nach innen, um BürgerInnenakzeptanz zu stärken,
- Die Kooperation ist für alle AkteurInnen offen – die Einbindung privater AkteurInnen als sinnvolle und notwendige Maßnahme, auch finanziell,
- Initiative ging von der Bundesebene aus („Metropolregionenkonzept“),
- Keine Fördermittel für die Kooperation notwendig.

II SCHLUSSFOLGERUNGEN

1 Erfolgsfaktoren für stadregionales Handeln

Anhand der Fallbeispiele lassen sich sowohl Erfolgsfaktoren als auch grundlegende Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für das Funktionieren von Kooperationen in einem stadregionalen Kontext erkennen. Allerdings hängen diese Parameter stark mit der thematischen Schwerpunkt- bzw. Zielsetzung, mit der regionalen Abgrenzung und schließlich mit der Finanzierung zusammen.

1.1 Überregionale Erfolgsfaktoren

Bedarf muss spürbar sein

Die erfolgreichen Fallbeispiele zeigen, dass am Anfang der Kooperation ein gemeinsames Anliegen oder eine als nur gemeinsam lösbare erkannte Problemlage steht. Eine dynamische Siedlungsentwicklung kombiniert mit der Zunahme des motorisierten Verkehrs im Umland der Städte bis an die Grenzen der Belastbarkeit der Straßenkapazitäten und daraus resultierende Grenzwertüberschreitungen von Luftschadstoffen erzeugen eine solche Problemlage. Dies zeigen unter anderen die Beispiele von Mödling, Graz und Salzburg. In anderen Stadtregionen (Beispiel AREA m styria) wird der gemeinsam spürbare Leidensdruck durch Abwanderung, ein daraus resultierendes negatives Image und eine damit verbundene sinkende Attraktivität für Wirtschaftsbetriebe und potenzielle Zuwanderinnen und Zuwanderer hervorgerufen.

Damit aus der stadregionalen Problemlage auch tatsächlich Kooperationen entstehen, ist wesentlich, dass diese von den Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern als nur eine gemeinsam zu lösende Aufgabenstellung wahrgenommen wird.

Klar zeigen die untersuchten Beispiele, dass Kooperationsaktivitäten nie als Selbstzweck initiiert wurden. Im Vordergrund steht immer ein konkretes Anliegen und die Überzeugung, dass eine gemeinsame stadregionale Lösung besser und/oder effizienter ist. Eine maßgebliche Triebfeder darüber hinaus ist ein aus der Kooperation entstehender möglicher Mehrwert.

Übergeordnete Unterstützung notwendig

Alle Beispiele belegen, dass eine übergeordnete Unterstützung für nachhaltiges stadregionales Handeln notwendig ist. Dies sollten sowohl monetäre als auch nicht-monetäre Unterstützungsleistungen sein. Monetär wären vor allem Anlauffinanzierungen für den Planungsprozess und die Initiierung der Zusammenarbeit sinnvoll, auch um die generelle Bereitschaft, gemeinsam regionale Herausforderungen zu bewältigen, zu erhöhen (z.B. Naherholungsgebiet Eichbachgasse in Graz). Das Zur-Verfügung-Stellen von Know-how, eine kontinuierliche Begleitung der Zusammenarbeit und Hilfe bei der Vernetzung mit den relevanten Stakeholderinnen und Stakeholdern sowie Akteurinnen und Akteuren wurden als zentrale nicht-monetäre Unterstützungsleistungen genannt. Faktum ist, dass in jenen Bundesländern, die aktiv Kooperationen fördern, die Anzahl regionaler Zusammenarbeit im Österreichvergleich überdurchschnittlich hoch ist. So gibt es beispielsweise in Vorarlberg mittlerweile mehr als 100 laufende Kooperationen. Die Interviewpartnerinnen und Interviewpartner wiesen allerdings immer wieder darauf hin, dass es sich bei der Unterstützung seitens der Länder oder des Bundes nicht um übergeordnete Verordnungen handeln sollte (Prinzip der Freiwilligkeit). In Interviews wurde auch die Anreicherung des Finanzausgleichs um interregionale Komponenten als übergeordnete Unterstützung genannt.

Die erfolgreiche Metropolregionenpolitik in Deutschland (siehe Europäische Metropolregion München) und die Agglomerationspolitik in der Schweiz (siehe Trinationaler Eurodistrict Basel) zeigen ebenfalls die Bedeutung von übergeordneten Unterstützungen. In diesen Fällen kamen sie von der Bundesebene der beiden Staaten in Form des Metropolregionenkonzepts und der Förderungen für Maßnahmen im Zusammenhang mit Agglomerationen.

1.2 Regionsinterne Erfolgsfaktoren

□ Engagement in der Region erforderlich

Ein wichtiger Erfolgsfaktor für stadregionales Handeln ist, dass stadregionales Handeln bottom up entsteht. Die Hauptinitiative für die Kooperation muss von lokalen Akteurinnen und Akteuren sowie Initiativen aus der Region ausgehen.

Die untersuchten Fallbeispiele haben zudem gezeigt, dass oftmals Persönlichkeiten aus der Region („Zugpferde“) ein wesentlicher Faktor für den Erfolg einer Kooperation sind. Das können beispielsweise engagierte Bürgermeisterinnen und Bürgermeister in der Region sein, die etwa die wachsenden Verkehrsprobleme gemeinsam lösen wollen (z.B. Bezirk Mödling) oder auch Vorzeigeunternehmen, deren private Initiative als Grundlage der Kooperation dient und in der Folge von der gesamten Region unterstützt und weiterentwickelt wird (z.B. Energiepark Bruck/Leitha). Der stadregionale Ansatz sollte aber in der Folge über Schlüsselakteurinnen und Schlüsselakteure hinaus auch die breite Öffentlichkeit erreichen. Dazu ist es erforderlich, dass der Mehrwert der Kooperation den Bürgerinnen und Bürgern sichtbar gemacht wird mit dem langfristigen Ziel einer gemeinsamen regionalen Identität.

□ Vertrauensbasis notwendig - gezielt Promotorinnen und Promotoren einsetzen

Damit Kooperationen erfolgreich sein können, muss in erster Linie das notwendige Vertrauen vorhanden sein. Dies basiert sowohl auf formalen, verbindlichen Regeln, aber viel mehr noch auf stabilen persönlichen Beziehungen zwischen den Vertreterinnen und Vertretern der Institutionen. Vor allem in der Anfangs- bzw. Anbahnungsphase (Vorphase) einer Kooperation spielen die beteiligten Personen – die Vertreterinnen und Vertreter der Institutionen oder aber auch unabhängige Promotorinnen und Promotoren – eine zentrale Rolle.

Am Beginn des Prozesses stehen daher vertrauensbildende Maßnahmen wie beispielsweise Veranstaltungen zur Information und Förderung der Kommunikation. Die Einrichtung einer regionalen Kommunikationsplattform in Form regelmäßiger Treffen ermöglicht nicht nur den Wissensaustausch und die Erhebung des regionalen Bedarfes, sondern auch die Annäherung der Akteurinnen und Akteure. Um gegenseitige Vorbehalte abzubauen, ist es für eine erfolgreiche Anbahnung einer Kooperation ratsam, eine unabhängige Vermittlungsperson einzusetzen, welche nicht nur über langjährige Erfahrung im kommunalpolitischen Bereich verfügt, sondern ebenso in engem Kontakt mit den lokalen und regionalen Akteurinnen und Akteuren in den Kooperationsbereichen steht und von diesen auch respektiert wird. In einem offenen Diskussionsprozess (BürgerInnenbeteiligung) zu den Herausforderungen in der Region können unabhängige Vermittlerinnen und Vermittler oder Promotorinnen und Promotoren identifiziert werden. Dabei handelt es sich idealerweise um in der Region bekannte Persönlichkeiten, die über fundierte Erfahrungen und Kenntnisse im Bereich der Gemeindepolitik und folglich auch über vielfältige Kontakte verfügen.

Auch externe Verbündete für eine Verbesserung der Dienstleistungen durch kooperative Leistungserbringung könnten dadurch ins Boot geholt werden, wie etwa Vertreterinnen und Vertreter von Vereinen etc.

1.3 Organisatorische Erfolgsfaktoren

□ **Regelmäßige Treffen - langer Prozess**

Die untersuchten Beispiele haben gezeigt, dass gerade zwischen den Kernstädten und den Umlandgemeinden oft ganz massive Interessensgegensätze bestehen, mit denen es bei der Etablierung stadtreionaler Kooperation umzugehen gilt. Klar hat sich auch gezeigt, dass es möglich ist, gemeinsame Interessen zu finden, gleichzeitig jedoch immer auch Eigeninteressen bestehen bleiben werden.

Vor diesem Hintergrund ist die Entwicklung stadtreionaler Zusammenarbeit als Prozess zu sehen. Wesentlich ist, einen stetigen, regelmäßigen Austausch zwischen den Akteurinnen und Akteuren zu etablieren. Nur über die Kontinuität der Kontakte kann gegenseitiges Verständnis entstehen, können Positionen ausgetauscht werden und kann ein Klima des Vertrauens aufgebaut werden. Dies ermöglicht, Probleme offen anzusprechen und lösungsorientiert zu arbeiten. Über die vertrauensbildende Wirkung hinaus führt ein regelmäßiger Informationsaustausch auch zur Erarbeitung eines gemeinsamen Erkenntnisgewinns in regional bedeutsamen Fragen.

Die Einrichtung eines formalen (am besten rechtlich verankerten) Forums als permanente Einrichtung des regelmäßigen Austausches hat sich in vielen Fallbeispielen als Erfolgsfaktor für eine längerfristige erfolgreiche Kooperation erwiesen. Mit der Formalisierung des Austausches wird nämlich auch personenunabhängig eine Kooperationsplattform geschaffen.

□ **Umfassende Einbindung erforderlich**

Zentral für den nachhaltigen Erfolg einer Kooperation ist die Einbindung sämtlicher regionaler Akteurinnen und Akteure. Werden bestimmte regionale Schlüsselakteurinnen und Schlüsselakteure nicht einbezogen, besteht die Gefahr, dass den gemeinsam erarbeiteten Lösungen die breite Akzeptanz und damit die Umsetzungskraft fehlt. Als hilfreich erwiesen hat sich darüber hinaus nicht nur die Einbindung politischer Vertreterinnen und Vertreter, wie beispielsweise Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der Region, sondern auch die der entsprechenden Fachabteilungen der Städte (Gemeinden) und Länder. Auch die Einbeziehung weiterer regionaler Player, wie NGO, Interessenvertretungen und Privatinitiativen schafft in der Regel zusätzlichen Mehrwert für die Zusammenarbeit.

□ **Freiwilliger Beginn mit zunehmender Verbindlichkeit**

In mehreren Beispielen hat sich gezeigt, dass eine gewisse Unverbindlichkeit am Beginn der Kooperation dazu beitragen kann, den erforderlichen Aufbau des gegenseitigen Verständnisses und Vertrauens zu ermöglichen. „Einfache“, niedrighschwellige Projekte, wie z.B. gemeinsame Studien, Tourismusinitiativen etc. können dazu beitragen, in einem frühen Kooperationsstadium Mehrwert sichtbar zu machen und so langsam die Kooperation zu stärken.

Bei der Umsetzung konkreter Maßnahmen, die auf einen Ausgleich zwischen den einzelnen Gemeinden abzielen, ist eine Verbindlichkeit „ohne Schlupflöcher“ essentiell. Die zu Prozessbeginn durchaus positiv wirkende Unverbindlichkeit zum Vertrauensaufbau birgt dann die potenzielle Gefahr, dass Beteiligte bei zu starken Einschränkungen des eigenen Wirkungsbereichs aus dem Prozess aussteigen und den Erfolg des Gesamtprozesses beeinträchtigen könnten.

□ **Klare Spielregeln vorgeben**

Stadtreionales Handeln braucht klare Regeln. Dies betrifft die organisatorische Abstimmung (z.B. Erlebnisbad Frutzau, Regionalverband Salzburg etc.), die Finanzierung (z.B. INKOBA etc.), aber

auch die zentralen Inhalte (z.B. Area m Styria etc.). Ungleichgewichte stören das Verhältnis und die Vertrauensbasis zwischen den beteiligten Akteurinnen und Akteuren. Die Verbindlichkeit steigt mit dem Grad der Institutionalisierung der Zusammenarbeit. Bei investiven Maßnahmen ist eine starke Verbindlichkeit Voraussetzung. Ohne Verbindlichkeit kann darüber hinaus auch die Planungssicherheit und damit der Fortbestand der Zusammenarbeit nicht gewährleistet werden (z.B. EMM etc.).

□ **Bestehende Netzwerke und Strukturen nutzen - neutrale Plattformen aufbauen**

Das Beispiel der INKOBA in Oberösterreich hat aufgezeigt, dass bereits bestehende Kooperationen häufig Ausgangspunkt für weitere kooperative Projekte auch in anderen Bereichen sind und daraus wiederum andere dauerhafte Kooperationen entstehen. In vielen Gemeinden Österreichs bestehen bereits enge Beziehungen und Kooperationen in verschiedenen Sachbereichen mit ihren Nachbarn. Die Palette der regionalen Zusammenschlüsse ist vielfältig und variiert nach Themen, Form, Akteurinnen und Akteuren sowie auch nach Bundesländern. Wo vorhanden, sollten derartige bereits bestehende Netzwerke und Strukturen auch zum Aufbau von bzw. für Kooperationen in anderen Bereichen genutzt werden. Insbesondere ist zu überprüfen, inwieweit die aktuellen Einzweckverbände durch Übernahme weiterer Aufgaben auf Mehrzweckverbände erweitert werden können.

Von zentraler Bedeutung für die Initiierung von Kooperationen zwischen den Gemeinden ist das Vorhandensein bzw. die Bereitstellung einer neutralen überparteilichen Kommunikationsplattform zur Förderung der Zusammenarbeit zwischen den relevanten Akteurinnen und Akteuren (z.B. SUM: Stadtumlandmanagement Wien-Niederösterreich, TMG: Technologie- und Marketinggesellschaft Oberösterreich, EUREGIO/Regionalmanagements).

□ **Professionelle, operative Abwicklung ermöglichen (z.B. Geschäftsstelle einrichten)**

Das Kooperationsmodell muss abgestimmt sein auf das Ziel der Zusammenarbeit und dieses strategisch und operativ unterstützen, d.h., Governance ist kein Selbstzweck (vgl. Modell Basel, EMM oder Regionalverband Salzburg). So ergeben sich in der Regel die rechtliche Form und der Grad der Institutionalisierung aufgrund der Erfordernisse aus den gesetzten Zielen und Aufgaben, aber auch aus der Zusammensetzung der beteiligten Akteurinnen und Akteure. Je größer der Leistungsumfang, je unterschiedlicher die Beteiligten (öffentliche Verwaltung, Private, NGO) und je höher die Investitionen, desto stärker ist das Kooperationsmodell normalerweise institutionalisiert. Idealerweise können bereits bestehende Strukturen genutzt und ausgebaut werden. Die Beispiele belegen, dass die meisten erfolgreichen stadtreionalen Kooperationen über eine eigene Geschäftsstelle verfügen. Die Geschäftsstellenfunktion kann auch ausgelagert von Dritten wahrgenommen werden (z.B. Inkoba). Eine eigene Geschäftsstelle – ob in der Rechtsform eines Vereines, einer GmbH, eines Verbandes etc. – gewährleistet organisatorische Stabilität (u.a. ist sie permanente Ansprechstelle) und trägt maßgeblich zur Intensivierung und Weiterentwicklung der Zusammenarbeit bei.

2 Einschätzung des stadtreionalen Mehrwertes

Stadtregionen zeichnen sich – von außen betrachtet – durch eine hohe Attraktivität als Wohn- und Unternehmensstandort aus: ein großes Angebot an Arbeitsplätzen, ein großes Arbeitskräftepotenzial, gute Verkehrsanbindungen, ein hohes Angebot an sozialer Infrastruktur im Bildungs- und Gesundheitswesen, aber auch im Bereich unternehmensnaher Dienstleistungen (Unternehmensberatung, Anwaltskanzleien etc.). Diese Außensicht ist eine von der Kernstadt geprägte regionale Perspektive, in der nicht nach einzelnen Gemeinden unterschieden wird.

Im Inneren einer Stadtregion besteht eine enge funktionale Verflechtung, insbesondere in Bezug auf Pendel- und Verkehrsströme. Aber auch die Umweltverhältnisse (Luftqualität, Lärmbelastung Erholungsflächen, Bodenverbrauch etc.) sind eng miteinander verknüpft.

Ohne Kooperation entsteht Konkurrenz zwischen den Gemeinden um Einwohnerinnen und Einwohner sowie um Arbeitsplätze: Gemeinden versuchen im Wettbewerb Arbeitsplätze und Einwohnerinnen und Einwohner in ihre Gemeinde zu ziehen und sich die besten „Rosinen herauszupicken“. Die Konkurrenzsituation zwischen den Gemeinden einer Stadtregion führt damit zu einer Entwicklung, die negative externe Effekte für die Umwelt und für Infrastrukturkosten in der gesamten Stadtregion nach sich ziehen.

Die untersuchten Fallbeispiele belegen eindeutig den Mehrwert stadtreionalen Handelns und zeigen die zahlreichen positiven Wirkungen auf. Diese betreffen die Bereiche Wirtschaftlichkeit, räumliche Entwicklung, Umwelt- und Klimaschutz und nicht zuletzt gesellschaftliche und soziale Wirkungen. Die Ausprägungen des Mehrwerts hängen stark mit der thematischen Schwerpunkt- bzw. Zielsetzung, mit der regionalen Abgrenzung und schließlich mit der Finanzierung zusammen.

2.1 Stadtreionale Kooperation mindert Konkurrenzverhalten

Stadtreionale Kooperation kann die Außenwahrnehmung verbessern und so die Region im Wettbewerb der Regionen stärken. Im Inneren hilft stadtreionale Kooperation Stärken zu poolen, Kosten zu senken und negative Umweltwirkungen zu reduzieren.

Ein wesentlicher Mehrwert stadtreionaler Kooperationen liegt in einer koordinierten vorausschauenden, mittel- bis langfristigen Planung der regionalen Entwicklung. Dazu zählt sowohl eine abgestimmte Standortpolitik für Betriebe, Siedlungen und Freizeiteinrichtungen, wo die teilräumlichen Eignungen Berücksichtigung finden, als auch eine koordinierte Verkehrsinfrastruktur- und Angebotsentwicklung.

Zu den positiven Folgewirkungen einer vorausschauenden Regionalentwicklung zählen neben Kosteneinsparungen bei der Errichtung und Erhaltung der technischen und sozialen Infrastruktur (siehe 2.2), Verkehrsvermeidung und CO₂-Einsparung, ein reduzierter Flächen- und Baulandverbrauch sowie der Landschaftsschutz (siehe 2.3). Wie beispielsweise das regionale Verkehrskonzept Graz und Graz-Umgebung zeigt, führen gemeinsam erarbeitete, mittel- bis langfristige Planungen auch dazu, dass die konkreten Maßnahmen und Projekte später leichter umzusetzen sind.

2.2 Stadtreionale Kooperation senkt Kosten und erhöht Handlungsspielräume

Bereits eine Abstimmung von Investitionsvorhaben (soziale Infrastruktur, Freizeit- und Kultureinrichtungen, öffentlicher Verkehr) führt dazu, dass Doppelgleisigkeiten vermieden, Synergien gefunden und bestehende Infrastruktureinrichtungen besser genutzt und somit Kosten

eingespart werden. Damit werden gleichzeitig Mittel für andere Vorhaben frei. Es erhöht sich der Handlungsspielraum für die Gemeinden.

Eine gemeinsame integrierte Verkehrsinfrastruktur- und Angebotsplanung – etwa im Rahmen von Verkehrsverbänden – spart Kosten bei der Infrastrukturerrichtung und dem Betrieb von öffentlichen Verkehrsmitteln und verbessert die Qualität des ÖV-Angebots. Dies führt in der Folge durch steigende Fahrgastzahlen zu erhöhten Einnahmen und optimiert somit die wirtschaftliche Effizienz. Gleichzeitig werden Kosten durch Überlastungen im Straßenverkehr (Staukosten) vermieden.

Erfolgen Investitionen im Rahmen von stadtreionalen Kooperationen gemeinschaftlich, so kommt es zusätzlich zu Vorteilen bei der Finanzierung sowie bei der Lukrierung von öffentlichen Fördergeldern.

Eine regional abgestimmte, transparente Vorgangsweise bei Betriebsansiedlung, Wirtschaftsförderung und Preisgestaltung reduziert auch die interkommunale Standortkonkurrenz. Gemeinden sind besser gegenüber dem Druck von Investoren gewappnet und können bessere „Preise“ für ihr Angebot an Betriebsflächen erzielen.

Kosteneinsparungen ergeben sich auch durch gemeinsame Marketingaktivitäten und eine gemeinsame Beschaffung, da durch die Bündelung der Nachfrage „Großhandelseinkaufspreise“ erzielt werden können. .

2.3 Stadtreionale Kooperation trägt zum Umwelt- und Klimaschutz bei

Stadtreionale Kooperationen leisten einen wichtigen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz. Eine vorausschauende, regional abgestimmte und optimierte Standortpolitik für Betriebe und Siedlungen trägt unter anderem zur Verkehrsvermeidung bei, insbesondere wenn die Entwicklungsstandorte auf den öffentlichen Verkehr abgestimmt werden. Eine koordinierte Standortpolitik, die Zersiedelung vermeidet und gleichzeitig auf Verdichtung und Innenentwicklung setzt, reduziert auch den Bauland- und Flächenverbrauch. Sie leistet damit einen Beitrag zum Landschaftsschutz und zur Erhaltung der Kulturlandschaft. Der Erhalt von Grünflächen ist beispielsweise ein wichtiges Thema im Trinationalen Eurodistrict Basel bzw. ein rechtlich verbindliches Element im Regionalprogramm Salzburg Stadt und Umgebungs-gemeinden.

Stadtreionale Kooperationen im Verkehrsbereich – wie S-Bahnen oder regionsübergreifende Verkehrskonzepte (z.B. Verkehrskonzept Graz und Graz-Umgebung) – leisten einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsvermeidung sowie zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs bei gleichzeitiger Förderung des Umweltverbunds (Fuß- und Radverkehr, ÖV). Dies führt zu einer erhöhten Verkehrssicherheit, zu sparsamem Ressourceneinsatz, zur Schadstoffreduktion und zu CO₂-Einsparungen. Damit sind stadtreionale Kooperationen ein wichtiger Baustein zur Erreichung der Klimaschutzziele. Letztendlich erhalten und erhöhen stadtreionale Kooperationen die Lebensqualität in der Region.

2.4 Stadtreionale Kooperation stärkt die regionale Wissensbasis und erhöht die Qualität von Entscheidungen

Durch ein gemeinsames Herangehen und Analysieren von Herausforderungen in einer Stadtregion (z.B. im Bereich Verkehr, Siedlungsentwicklung, Lärm, ...) entsteht eine gemeinsame Wissensbasis um Zusammenhänge und Wirkungsmechanismen in einer Stadtregion. Durch diese gemeinsamen Informationsgrundlagen und die intensive Kommunikation im Rahmen von Kooperationsprozessen kommt es zu einer gemeinsamen Sichtweise, welche die Möglichkeiten des gemeinsamen Handelns klarer machen. Die Entscheidungsgrundlagen werden verbessert. Es

erhöht sich die Qualität von nutzungsrelevanten Entscheidungen.

Kooperationsprozesse stärken zudem die Vertrauensbasis zwischen Land, Stadt und Gemeinden, fördern das Zusammengehörigkeitsgefühl und verbessern die Voraussetzung für die Etablierung einer gemeinsamen regionalen Identität. Ein gestärktes gegenseitiges Vertrauen baut „Lokalegoismen und Kirchturmdenken“ ab und erhöht gleichzeitig die Kooperationsbereitschaft. Langjährige gemeinsame Kooperationsprozesse erhöhen das Bewusstsein für den Mehrwert des gemeinsamen Handelns und führen zu einer gemeinsamen Verantwortung der regionalen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger. Anliegen und Problemlagen werden verstärkt gemeinsam behandelt und gelöst. Gleichzeitig vermindert ein verringertes Konkurrenzdenken Nutzungskonflikte.

2.5 Stadtregionale Kooperation erhöht die Standortattraktivität und stärkt die Position im nationalen und internationalen Wettbewerb

Ein bedeutender Mehrwert stadtreionaler Kooperationen liegt in der Erhöhung der Standortattraktivität als Wohn- und Betriebsstandort. Eine qualitative und quantitative Verbesserung des regionalen Standortangebotes – wie Spezialisierung und Know-how, Verfügbarkeit von Betriebsflächen, eine verbesserte innerregionale und internationale Erreichbarkeit durch den Ausbau des ÖV etc. – und eine gleichzeitige Information und Vermarktung der gemeinsamen Angebote erhöht die Wahrnehmung im In- und Ausland. Zudem wird die Position der Region im nationalen und internationalen Wettbewerb und auch der Tourismusstandort gestärkt. Beispielsweise hat sich die EnergieRegion Römerland Carnuntum als Kompetenzzentrum für erneuerbare Energien sowie die AREA m styria als Marke im Bereich von Werkstofftechnologien etabliert. Der Ausbau des ÖV-Angebots im Rahmen der S-Bahn Tirol erhöht durch die deutliche Verbesserung der innerregionalen Erreichbarkeit die Standortattraktivität im Großraum Innsbruck.

Als Beispiel für die Stärkung der regionalen Identität und einer Aufwertung des Images ist der Wandel des Mur-Mürz-Tals von der Krisenregion zur „High-Tech-Region“ zu erwähnen.

Tabelle 2: Fallbeispiele nach Wirkungen

Thema - Fallbeispiele		Wirkungsbereiche		
Verbesserung der Wirtschaftlichkeit		Räumliche Entwicklung bzw. Regionalentwicklung	Beitrag zu Umwelt- und Klimaschutz	Gesellschaftliche und soziale Wirkungen
1 Smart Region - EnergieRegion Röhrland Carinthum - Transnationaler Eurodistrikt Basel (TEB)	<ul style="list-style-type: none"> Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region (im Bereich nachhaltiger Energien, Green Jobs) Erhöhung der Standortattraktivität als Betriebs- und Wohngebiet durch Spezialisierung und hohes Know-how in der Region Erhöhte Wahrnehmung und gestärkte Position im internationalen Wettbewerb (öffentliche Finanzierung) Kostenersparungen durch Nutzung von Synergien, gemeinschaftliche Investitionen und Lukrierung zusätzlicher Fördergelder 	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur regionalen Versorgung mit erneuerbaren Energien Verständigung auf gemeinsame politische Grundsätze und Definition langfristiger regionaler Entwicklungsziele (Energiekonzept) Abstimmung Raumplanung und Siedlungsentwicklung (Flächenverfügbarkeit, gemeinsame Infrastrukturen) Verbesserung im (grenzüberschreitenden) ÖV-Angebot und der innerregionalen Erreichbarkeiten 	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energieträger Sparsamer Ressourceneinsatz durch Effizienzsteigerungen, CO2-Einsparung Beitrag zum Landschaftsschutz (Erhalt von Grünflächen) 	<ul style="list-style-type: none"> Bewusstseinsbildung und Vernetzung in der Region (Aulbau Dialogkultur) Aus- und Weiterbildung sowie Know-How-Transfer im Bereich "smart energy" (Kompetenzzentrum Umweltselbstgang, ...) Entwicklung einer regionalen Identität (Ziel) Steigerung der Lebensqualität
2 Nahverkehr und Mobilität - S-Bahn Tirol - Verkehrsverbund Tirol - Regionales Verkehrskonzept Graz und Graz-Umgebung (RIK GGU)	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserte Ernahmen durch Erhöhung der Fahrgastzahlen, Verbesserungen im ÖV-Angebot (Effizienz und Abstimmung), Erhöhung der Standortattraktivität durch verbesserte Verkehrsanbindung und Erreichbarkeit höhere Effizienz aufgrund verbesserter Abstimmung (Land und Stadt) und Priorisierung der Verkehrsinvestitionen mit dem Fokus regionaler Mehrwert 	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der innerregionalen Erreichbarkeiten, Entlastung des Straßennetzes vorausschauende, mittel- bis langfristige Planung der regionalen Entwicklung (erstmalig Kooperation Land – Stadt – Umland) Abstimmung Raumplanung - Siedlungsentwicklung - Betriebsanpassung mit dem ÖV - Region der kurzen Wege 	<ul style="list-style-type: none"> Förderung des Umwelteverbands (Fuß- und Radverkehr, ÖV) und Reduktion MVV Senkung der Feinstaubbelastung, CO2-Reduktion, Reduktion des Flächenverbrauchs durch Vermeidung von Zersiedelung, Verdichtung und Innenentwicklung 	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhte Kundenzufriedenheit durch Angebotsverbreiterung und qualitativen Verbesserungen sowie Senkung der Mobilitätskosten (Chancengleichheit) Steigerung der Lebensqualität durch erhöhte Verkehrssicherheit Bewusstseinsbildung; vermindertes Konkurrenzdenken und Image ÖV
3 Standortentwicklung und regionale Betriebsanpassung - INKÖBA Region Freistadt - AREA m syria - Steiermark	<ul style="list-style-type: none"> Positive Effekte auf die Gemeindefinanzen durch erweiterte Finanzierungsmöglichkeiten, verringertes Risiko und eine gestärkte Verhandlungsposition, Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze in der Region, Reduktion der interkommunalen Standortkonkurrenz durch Abstimmung der Wirtschaftsförderung und fixe Preisgestaltung, Steigerung der internationalen Wahrnehmung der Region Erhöhung Standortattraktivität durch Transparenz und Vergleichbarkeit, verbesserte Ausstattung und Flächenverfügbarkeit 	<ul style="list-style-type: none"> Abstimmung und Optimierung der Betriebsstandorte Stärkung der regionalen Ebene Regionale (Follow-)Projekte und Veranstaltungen als Entwicklungsimpulse für die Region 	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Verkehrsvermeidung durch Abstimmung und Optimierung der Betriebsstandorte (Ziel) Stärkung der regionalen Identität durch Aufwertung des Images der Region Entwicklung und bedarfsorientierte Erweiterung der Bildungsangebote Aufbau regionaler Netzwerke und Wissenstransfer 	<ul style="list-style-type: none"> Veränderung der politischen Kultur (Vertrauensstasse) Steigerung der Kooperationsbereitschaft, verstärkte Solidarität und Kohäsion Stärkung der regionalen Identität durch Aufwertung des Images der Region Entwicklung und bedarfsorientierte Erweiterung der Bildungsangebote Aufbau regionaler Netzwerke und Wissenstransfer
4 Siedlungsentwicklung - Regionalverband Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden - Raumordnung – Verkehrsprojekten im Bezirk Möding	<ul style="list-style-type: none"> Ersparungen durch gemeinsame Beschaffung und Rahmenverträge Senkung Infrastrukturkosten durch abgestimmte Siedlungsentwicklung Verbesserung des ÖV-Angebots Nachhaltige Sicherung der Standortattraktivität 	<ul style="list-style-type: none"> Rechtliche Verbindlichkeit auf regionaler Ebene (Grünlücke) Übereinkunft zu regional bedeutenden Verkehrsprojekten (Liste) Vorausschauende, mittel- bis langfristige Planung der regionalen Entwicklung 	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Verkehrsvermeidung, Reduktion motorisierter Individualverkehr (Modal Split) Förderung des Umwelteverbands Energie- und CO2-Einsparung Reduktion Flächenverbrauch und Erhaltung der Kulturlandschaft 	<ul style="list-style-type: none"> Verbessertes Verhandlungs- und Kooperationsklima / Kooperationskultur Erhöhte Wahrnehmung und gestärkte Interessensvertretung der Region Vermeidung von Nutzungskonflikten Erhaltung der hohen Lebensqualität
5 Freizeitinfrastruktur und Naherholung - Erlebnisbad Frutzu - Voralberg - Naherholungsgebiet Etschbachgasse	<ul style="list-style-type: none"> Kostenersparungen durch Nutzung von Synergien, gemeinschaftliche Investitionen und Lukrierung zusätzlicher Fördergelder mehr Professionalität, erhöhte Flexibilität und größerer Gestaltungsspielraum Erhöhung der Standortattraktivität, Stärkung der Region bzw. der Position im nationalen und internationalen Wettbewerb 	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur regionalen Versorgung durch den Ausbau der Freizeitmöglichkeiten vorausschauende, mittel- bis langfristige Planung der regionalen Entwicklung Verbesserung der Gestaltungsqualität 	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Verkehrsvermeidung, Förderung des Umwelteverbands Beitrag zum Landschaftsschutz 	<ul style="list-style-type: none"> Steigerung der Lebensqualität durch Erweiterung der Freizeit- und Erholungsräume und zusätzliches Serviceangebot Wissenstransfer Entwicklung des regionalen Bewusstseins bzw. einer regionalen Identität
6 Internationale Beispiele / Governance - Europäische Metropolregion München – Thema: Governance	<ul style="list-style-type: none"> Kostenersparungen durch Nutzung von Synergien und Vorteile bei der Finanzierung organisatorische Weiterentwicklung Stärkung der Position im nationalen und internationalen Wettbewerb Erhöhung der Standortattraktivität 	<ul style="list-style-type: none"> Regionale (Wachstums-) Impulse Impulse für Siedlungsentwicklung entlang der Verkehrsachsen 	<ul style="list-style-type: none"> Know-How-Transfer 	<ul style="list-style-type: none"> Wissenstransfer / Ausbildungsplattformen Entwicklung des regionalen Bewusstseins und Steigerung der internationalen Wahrnehmung Steigerung der Lebensqualität

Quelle: eigene Darstellung, KÖZ ÖIR 2013

Tabelle 3: Zusammenfassung des Mehrwertes nach den Wirkungen stadtregio­neraler Themen

Wirkungen	Stadtregionale Themen				
	Smart Region	Nahverkehr & Mobilität	Standortentwicklung & regionale Betriebsansiedlung	Siedlungsentwicklung	Freizeit & Naherholung
Wirtschaftlichkeit					
Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region	x	x	x		x
Erhöhung der Standortattraktivität	x	x	x	x	x
Erhöhte Wahrnehmung und gestärkte Position im internationalen Wettbewerb	x	x	x		x
Kosteneinsparungen durch Nutzung von Synergien, Vorteile bei der Finanzierung, gemeinschaftliche Investitionen und Lukrierung zusätzlicher Fördergelder	x	x	x	x	x
Verbesserte Einnahmen durch Erhöhung der Fahrgastzahlen		x			
Reduktion der interkommunalen Standortkonkurrenz			x		
Räumliche Entwicklung/Regionale Entwicklung					
Abstimmung Raum- und Siedlungsentwicklung	x	x		x	x
Verbesserung der interregionalen Erreichbarkeiten	x	x		x	
Mittel- bis langfristige regionale Entwicklungsplanung	x	x	x	x	x
Abstimmung Betriebsstandorte			x		
Beitrag zur regionalen Versorgung/Entwicklungsimpulse		x	x		x
Beitrag zu Umwelt- und Klimaschutz					
Sparsamer Ressourceneinsatz durch Effizienzsteigerungen, CO2-Reduktion	x	x		x	
Einsatz erneuerbarer Energieträger	x				
Beitrag zum Landschaftsschutz	x				x
Förderung des Umweltverbundes		x		x	x
Beitrag zur Verkehrsvermeidung		x	x	x	x
Reduktion Flächenverbrauch		x		x	
Gesellschaftliche und soziale Wirkungen					
Steigerung der Lebensqualität	x	x		x	x
Entwicklung des regionalen Bewusstseins/regionale Identität	x	x	x		x
Wissenstransfer/Aus- und Weiterbildung	x		x		x
Erhöhte Kundenzufriedenheit		x			x
Verbessertes Verhandlungs- und Kooperationsklima	x	x	x	x	x

Quelle: eigene Darstellung KDZ/ÖIR 2013

III NÄCHSTE SCHRITTE – ANFORDERUNGEN AN POLITIK UND VERWALTUNG

Stadtregion ist mehr als die Summe von interkommunaler Zusammenarbeit. Es handelt sich um ein komplexes Beziehungsgefüge, in dem sowohl die administrativen als auch die thematischen Grenzen laufend überschritten werden und zunehmend verschwimmen. Die folgenden Anforderungen bauen auf den Diskussionsergebnissen des ersten österreichischen Stadtregionstages vom 7. und 8. Mai 2013 in Graz und der Erkenntnisse aus den Fallbeispielen dieses Berichts auf.

Stadtregionales Handeln erfordert einen multidimensionalen koordinativen Ansatz. Nur ein abgestimmtes Zusammenspiel aller Verwaltungsebenen und unterschiedlicher Fachbereiche kann die optimalen Bedingungen schaffen, um „funktionierende“ Stadtregionen zu etablieren. Wichtig dabei ist jedoch, dass sich die unterschiedlichen Ebenen als gleichwertige Partnerinnen und Partner in einem längerfristigen Entwicklungsprozess verstehen. Die formal übergeordneten Instanzen agieren dabei primär unterstützend und koordinierend. Gleichzeitig geben sie aber auch die allgemeinen Leitlinien vor. D.h., der „Bottom-up“-Ansatz wird durch eine „Top-down“-Unterstützung ergänzt.

Bund, Länder und Städte gleichermaßen gefordert

Stadtregionen bedürfen einer übergeordneten Stadtregionspolitik, die durch **Bund und Länder** gesteuert und koordiniert wird. Neben gezielter Bewusstseinsbildung geht es darum, ein Entwicklungsleitbild für die (funktionalen) Regionen Österreichs zu erarbeiten und die finanziellen und rechtlichen Rahmenbedingungen für stadtregionales Handeln zu schaffen.

Den **Bundesländern** kommt verstärkt die Rolle zu, Impulse zu geben, zu vernetzen, zu koordinieren, zu beraten und zu unterstützen. Sie sollen endogene, stadtregionale Initiativen und Aktivitäten im Rahmen ihrer Kompetenzen bestmöglich fördern.

Städte und Gemeinden als Hauptbetroffene müssen die Initiative ergreifen, sich aktiv am Aufbau von Stadtregionen beteiligen und das Bewusstsein für die Notwendigkeit von Kooperationen stärken. Zentral dabei ist, die „nachbarschaftlichen“ Beziehungen zu intensivieren und gezielt zu pflegen sowie „kooperative Ideen“ gemeinsam zu entwickeln.

Dementsprechend werden nachfolgend sieben konkrete Anforderungen an die unterschiedlichen Akteursebenen formuliert:

1 Stadtregionale Planungs- und Entscheidungsgrundlagen erarbeiten (Bund & Länder)

Zentrale Grundlage für politische Entscheidungen und Planungen sind umfassende Informationen hinsichtlich der bestehenden Strukturen und spezifischen Gegebenheiten in den österreichischen Gemeinden und Regionen. Hier bedarf es einheitlicher Grundlagen in Hinblick auf die Planung und den gezielten Aufbau von Stadtregionen. Die Verantwortung hierfür liegt bei Bund und Ländern, welche diese Grundlagen in enger Abstimmung definieren sollten. Dies betrifft einerseits die ergänzende Erfassung, Aufbereitung und Darstellung von statistischen Daten durch die Statistik Austria und andererseits die Durchführung vertiefender stadtregionaler Analysen und Studien.

In Zusammenhang mit der Definition und Errichtung von Stadtregionen sind sowohl die vielfältigen Interaktionen innerhalb der Regionen als auch die Rolle der einzelnen Gemeinden für die Stadtregion von Bedeutung. Aufgrund einer eingeschränkten Datenverfügbarkeit ist es derzeit nur schwer möglich, diese räumlichen Beziehungen und Funktionen näher zu bestimmen und

Stadtregionen somit allgemein anerkannt abzugrenzen. Aktuell werden die Interaktionen ausschließlich anhand der Pendelbewegungen (zu Arbeits- und Bildungszwecken) analysiert und dargestellt. Diese bilden jedoch nur einen Teil aller Fahrten bzw. Wege ab. Auch werden kommunale Infrastrukturen und andere regional relevante Einrichtungen wie beispielsweise Einkaufszentren, die eine Einschätzung der Einzugs- und Versorgungsräume ermöglichen würden, nicht gesamthaft erfasst und dargestellt.

Sinnvoll als Entscheidungs- und Planungsgrundlage wäre darüber hinaus:

- Analyse und Stärkung der Raumordnungs- und Bauordnungsgesetze sowie der Instrumente der Raumplanung
- die Kooperationslandschaft in den österreichischen Stadtregionen in Hinblick auf deren Nutzung für den Aufbau von stadtrationalen Governance-Strukturen zu durchleuchten und aufzubereiten (aktuelle Strukturen, Funktionen und Aufgaben von z.B. Regional-managements, Verbänden etc. in den Bundesländern)potenzielle Governance-Modelle für die österreichischen Stadtregionen zu konkretisieren
- Best Practices laufend aufzubereiten und darzustellen

Als geeignete „Drehscheibe“ und Ansprechstelle hat sich die von der ÖROK im Rahmen des ÖREK 2011 ins Leben gerufene Partnerschaft „Kooperationsplattform Stadtregionen“ erwiesen.

Die Schaffung einer internetbasierten Kommunikationsplattform könnte zudem die Vernetzung und den Know-how Transfer zwischen den relevanten stadtrationalen Akteurinnen und Akteuren nachhaltig fördern.

2 „Grünbuch Stadtregionspolitik“ (Bund, Länder & Gemeinden)

Die österreichischen Stadtregionen müssen als eigene räumliche Einheit vergleichbar dem „ländlichen Raum“ begriffen und als solche fix im Gesamtsystem der österreichischen Politik verankert werden. Dies inkludiert auch die gezielte Ausrichtung der verschiedenen Sektoralpolitiken auf die Sicherung und Entwicklung von Stadtregionen.

Darüber hinaus bedarf es grundlegender Festlegungen bezüglich der Abgrenzung, Funktion und Gestaltungsmöglichkeiten von Stadtregionen sowie der primären Entwicklungsziele von Bund und Ländern in enger Kooperation. Als Orientierungsrahmen wird ein „Grünbuch Stadtregionspolitik“ vorgeschlagen, das gemeinsam von Bund, Ländern und Gemeinden erarbeitet wird. Dieses soll einerseits die Grundlagen der Stadtregionspolitik aufbereiten und andererseits gemeinsame Grundsätze und Ziele festlegen.

Folgende zentrale Fragestellungen sollte das Grünbuch enthalten:

- Weshalb ist die Bildung von Stadtregionen erforderlich?
- Welche Ziele werden mit der Bildung von Stadtregionen verfolgt (Stadtregionspolitik)?
- Wie werden die österreichischen Stadtregionen definiert, welche Gemeinsamkeiten und Unterschiede gibt es?
- Wie können stadtrationale Steuerungsstrukturen aussehen? (Organisationsform, Stellung und Zusammenspiel von Kooperationen, Netzwerken und Akteurinnen und Akteuren, Instrumente, Finanzierung etc.)
- Wie können stadtrationale Strukturen aufgebaut und finanziert werden?
- Inwieweit können bestehende Strukturen genutzt und gestärkt werden?
- Welches Know-how ist für stadtrationales Handeln erforderlich?
- Wie sehen die gesetzlichen und steuerlichen Rahmenbedingungen für stadtrationales Handeln aus?

Optionale Inhalte wären beispielsweise:

- Die bestehenden Abgrenzungen von Stadtregionen aufgreifen, hinterfragen und gemäß den regionalen Spezifika mit den betroffenen Gemeinden und Akteurinnen und Akteuren definieren. Dabei sollte der Spielraum für themen- oder projektspezifische Erweiterung oder die Einschränkung des Bezugsraumes bestimmt werden.
- Ein Leitfaden für Länder und Städte („Von der Idee zur Umsetzung“)
- Best Practices: beispielhafte Darstellung von Abläufen und Prozessen zum Aufbau stadtreionaler Kooperationen, erfolgreiche kooperative Projekte, Organisationen und Initiativen in Stadtregionen.

Das „Grünbuch Stadtreionspolitik“ soll als Leitbild und Leitfaden für alle Entscheidungs-trägerinnen und Entscheidungsträger sowie stadtreionalen Akteurinnen und Akteure dienen.

3 Rechtliche Rahmenbedingungen für Stadtregionen anpassen (Bund & Länder)

Aktuell erschweren unterschiedliche oder unklare rechtliche Bestimmungen sowie das Fehlen einheitlicher Standards die Zusammenarbeit auf stadtreionaler Ebene. So wirken sich insbesondere die Bundesländergrenzen nachteilig auf Kooperationsmöglichkeiten aus. Es gilt daher, die aktuellen Hemmnisse zu identifizieren, transparent darzustellen und Lösungen zu entwickeln, um vorhandene Kooperationspotenziale nutzen zu können.

Beispiele für den Abbau bestehender rechtlicher und steuerlicher Barrieren sind:

- Entwicklung der Umsatzsteuer-Regelung für Kooperationen (bestehende Unklarheit, ob Leistungen von Gemeinden, welche im Rahmen von Kooperationen erbracht werden, umsatzsteuerpflichtig sind)
- Klarstellung von Haftungsfragen, sodass die Verantwortung von Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern aus Politik und Verwaltung bei Kooperationen eindeutig zugeordnet werden kann
- länderübergreifende Mehrzweckverbände: Abschluss von 15a-Vereinbarungen sind notwendig
- Schaffung rechtlicher Grundlagen für die Gebietsgemeinde (gemäß Art. 120 B-VG)
- Stärkung der Kompetenzen der Regionalmanagements.

Darüber hinaus müssen die erforderlichen rechtlichen und steuerlichen Voraussetzungen zur Bildung unterschiedlicher Kooperationsformen definiert und kommuniziert werden, um eine rasche Einschätzung der jeweiligen Handlungsspielräume zu ermöglichen.

4 Stadtreionalen Know-how Transfer starten (Länder)

Das Wissen über regionale Wirkungszusammenhänge und den Nutzen von gemeinschaftlichem stadtreionalen Handeln spielt eine zentrale Rolle für das Engagement und die Bereitschaft zusammenzuarbeiten. Dieses Wissen kann über mehrere Schienen vermittelt werden:

- Know-how Transfer über den Stadtreionstag: Nutzung für inhaltliche Schulungen
- Bildungsveranstaltungen und spezifische Trainings, beispielsweise durch die Verwaltungsakademien der Länder
- Nutzung von (Internet-) Plattformen für die Bereitstellung und Präsentation von ausgewählten Inhalten,
- Laufende Beiträge zum Thema „Stadtreionen“ in Fachmedien (z.B. ÖGZ, Kommunal etc.).

Insbesondere für lokale und regionale Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger (z.B. Stadt- und Gemeinderätinnen und -räte) sowie für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter regionaler und lokaler Organisationen sollte ein spezifisches Weiterbildungsangebot zu stadtreionalen Thematiken entwickelt werden.

Die „Stadregionstrainings“ sollten folgende Inhalte bereitstellen:

- Grundlagen der Regionalentwicklung und -planung:
- Potenziale und Nutzen von stadtreionalem Handeln,
- Rechtliche Rahmenbedingungen für stadtreionales Handeln
- Grundlagen zur Finanzierung von stadtreionalen Aktivitäten
- Monetäre und nicht-monetäre Unterstützungsleistungen
- Best Practices.

5 Regionale Identität stärken (Länder & Gemeinden)

Nicht nur auf Ebene der Politik und Verwaltung, sondern auch bei den Bürgerinnen und Bürgern, ist die Identifikation mit der jeweiligen Stadregion als Lebensraum erforderlich, um die Region nachhaltig zu etablieren. Die Städte und Gemeinden können dieses Zugehörigkeitsgefühl der Bewohnerinnen und Bewohner zu ihrer Stadregion gezielt entwickeln. Dazu gehört, sich selbst als Teil der Stadregion zu präsentieren und bei eigenen Aktivitäten einen Bezug zur Stadregion herzustellen. Identitätsstiftende partizipative Projekte und Informationsveranstaltungen erhöhen ebenfalls die Wahrnehmung für die Stadregion. Zum Aufbau einer stadtreionalen Identität bedarf es jedoch einer permanenten und konsequenten Integration der regionalen Zugehörigkeit in allen Feldern des städtischen und kommunalen Handelns.

Beispiele für identitätsstiftende Maßnahmen sind:

- Wettbewerb zur Namensfindung für die Stadregion
- gemeinsamer Internet-Auftritt der Stadregion
- Bestimmung stadtreionaler Besonderheiten / Leitprodukte der Region
- Informationsmaterialien (Folder, Zeitung etc.) zur Stadregion
- Zusatz „Stadregion XY“ bei Gemeindeauftritten (Homepage, Gemeindezeitung, Ortstafeln, Veranstaltungen etc.)
- Informationsveranstaltungen zum Thema Stadregion
- BürgerInnenbeteiligungsprojekte zur Mitgestaltung der Stadregion
- gemeinschaftliche Vermarktung nach Außen (z.B. Tourismusregion)

6 Regionalmanagements stärker nutzen und neu definieren (Länder)

Gemeinden, Städte und Regionen sind auf Unterstützung angewiesen, wenn sie kooperieren oder im Sinne einer Stadregion gemeinsam handeln wollen.

Die Bundesländer bieten dafür diverse Unterstützungseinrichtungen oder -maßnahmen an. In Oberösterreich unterstützt beispielsweise die Technologie- und Marketinggesellschaft (TMG) des Landes Oberösterreich Kooperationsvorhaben. Die Unterstützungsleistungen der Länder sind sehr wichtig und der Schlüssel zu stadtreionaler Zusammenarbeit.

Konkret übernehmen die Bundesländer derzeit folgende Aufgaben, wobei Ausmaß und Institutionalisierung unterschiedlich ausgeprägt sind:

- Sondieren der regionalen Bedarfe: Aufgreifen und Stärken von endogenen Initiativen aus der Region, Identifikation regionaler Problemlagen

- ❑ anlass- und projektbezogene Aufbereitung und Bereitstellung von Informationen und Planungsgrundlagen: themenbezogene Grundlagenstudien
- ❑ Koordinations-Plattform: Vernetzung der Akteurinnen und Akteure sowie Moderation von Prozessen,
- ❑ Begleitung und Beratung im laufenden Betrieb (vor allem in rechtlichen Fragen).

Idealerweise sollten die in den Bundesländern bereits in unterschiedlicher Form bestehenden Institutionen und Organisationen auf stadtreionaler Ebene – wie beispielsweise die (EU)-Regionalmanagements, Regionalverbände oder das Stadt-Umlandmanagement – für die angeführten Funktionen genutzt, gestärkt und weiter ausgebaut werden. Gegebenenfalls sind bestehende Organisationen und Institutionen hinsichtlich ihrer Struktur und der räumlichen Abgrenzung an die neuen Herausforderungen anzupassen und in ihren Zielsetzungen und Aufgaben verstärkt auf die Konstitution einer Stadtregion auszurichten.

Hier bedarf es einer Standardisierung der Unterstützungsleistungen des Regionalmanagements. Es könnten Ansprechpersonen und/oder -stellen in den Ämtern der Landesregierungen für stadtreionale Fragen angeboten werden. Die Bundesländer könnten auch die Einrichtung einer Geschäftsstelle für die Stadtregion(en) initiieren.

7 Finanzierung und Förderung von Stadtregionen sichern (Bund & Länder)

Aktuell verfolgen einzelne Bundesländer eigene Förderstrategien, die Kooperationen unterschiedlich finanziell unterstützen. Eine bundesweite abgestimmte Vorgehensweise bei den Förderungen gibt es derzeit noch nicht.

Aufgrund des aktuellen Finanzausgleichsgesetzes sind von der Gesamtsumme an Finanzausweisungen gem. § 21 Abs. 7, 8 und 11 FAG 2008 maximal 10 Prozent für Gemeindefusionen und -kooperationen bereitzustellen. Die Länder fördern damit Kooperationen in der Hoheits- und Privatwirtschaftsverwaltung, wobei der Förderungsgegenstand in der Regel die Entwicklungs- und Errichtungskosten für neue Gemeindekooperationen bzw. Projektierungskosten ist.

Beispiele für aktuelle Kooperationsförderungen in den Bundesländern sind:

- ❑ Niederösterreich¹: Entwicklungs- und Errichtungskosten
- ❑ Kärnten²: Investitionskosten sowie Startförderung für Personal- und Sachaufwandskosten
- ❑ Tirol³: Förderungen unter anderem für folgende kooperative Vorhaben: Kinderbetreuung, öffentliche Pflichtschulen, Alten- und Pflegeheime, Bestattungseinrichtungen, Wasserversorgung, Abfallentsorgung, Bau- und Recyclinghöfe, Feuerwehreinrichtungen, Veranstaltungseinrichtungen.

Neben diesen nationalen Förderungen werden auch EU-Förderungen für interkommunale Zusammenarbeit genutzt. Beispiele dafür sind die Länder Vorarlberg und Steiermark.⁴ Im ländlichen Raum unterstützt LEADER Kooperationen.

Weitere Finanzierungsmöglichkeiten wären:

- ❑ **Regionsfonds** einrichten. Die Regionsfonds stellen der Stadtregion die finanzielle Ausstattung für die Aufgabenerfüllung auf regionaler Ebene (zumindest teilweise) bereit. Die Mittel dafür könnten von den thematisch zuständigen Ressorts des Bundes oder der Länder zur Verfügung gestellt werden.
- ❑ **Eigene Zuweisungen aus dem Finanzausgleich** oder **Landesförderungen**. Insbesondere bei Gründung stadtreionaler Governancestrukturen (z.B. Verbände) bedarf es eines Zuschusses, um die Kapitalausstattung der regionalen Organisation zu gewährleisten.
- ❑ Ergänzend dazu die **Vergabe von Bedarfszuweisungsmitteln** der Länder, die an eine klare Förderung der Stadtregionen gebunden ist.
- ❑ **Umlagen** für einen stadtreionalen Mehrzweckverband (vgl. Gemeindeverbände). Die Umlagen der Mitgliedsgemeinden könnten sich dabei an der EinwohnerInnenzahl orientieren oder aber aufgabenorientierte Elemente (z.B. betreute Kinder, Anzahl Schülerinnen und Schüler) enthalten. Auch eine Kombination aus FAG-Mitteln und Umlagen ist möglich.
- ❑ **EU-Förderungen 2014+**. Es ist davon auszugehen, dass sowohl der Europäische Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) als auch der Europäische Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) Fördermöglichkeiten für stadtreionale Projekte bieten werden.

¹ Land Niederösterreich: Finanzausweisungen für Gemeindefusionen/Gemeindekooperationen

² Land Kärnten, IKZ Förderrichtlinien ab 1. Juli 2012

³ Land Tirol, Richtlinien der Landesregierung vom 17. Jänner 2012 über die Gewährung von Finanzausweisungen nach § 21 Abs. 9 und 10 des Finanzausgleichsgesetzes 2008

⁴ In Vorarlberg fördert das Programm Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung 2007-2013 (EFRE) dezidiert interkommunale Kooperationen. Auch die URBAN PLUS Initiative Graz/Graz Umgebung ist EFRE kofinanziert.

IV ANHANG

1 Verzeichnis der InterviewpartnerInnen

Regionales Verkehrskonzept Graz und Graz-Umgebung:

DI Martin Kroißbrunner, Stadt Graz, Abteilung für Verkehrsplanung, Abteilungsleiter

Dr. Bernd Gassler, Geschäftsführer Regionalmanagement Graz und Graz Umgebung

DI Alfred Nagelschmied, Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau

S-Bahn Tirol:

DI Dr. Reinhard Fischer, Amtsleitung Verkehrsplanung, Umwelt, Magistrat der Stadt Innsbruck, **DI**

Mag. Jörg Angerer, Geschäftsführer Verkehrsverbund Tirol GesmbH

Smart Region Beispiel Bruck a.d. Leitha:

DI Karin Mottl, MSc, Geschäftsführerin Verein Energiepark Bruck/Leitha

Bernhard Fischer, Geschäftsführer RÖMERLAND Carnuntum, LEADER-Management, Regionskoordinator Landesausstellung 2011, Bezirkssprecher Dialogforum Flughafen Wien-Schwechat

Trinationaler Eurodistrict Basel (TEB)

Sonya Baron, Geschäftsführung des Districtsrates 2012/13, Landratsamt, Stabsstelle grenzüberschreitende Zusammenarbeit, Lörrach (D)

Dr. Christoph Hoffmann, Präsident des Districtsrates 2012/13: Bürgermeister Bad Bellingen (D)

Klaus Eberhardt, langjähriger Begleiter des Prozesses –„von Anfang an dabei“, Oberbürgermeister für Rheinfelden (D)

Raumplanung und Verkehrskontingentierung im Bezirk Mödling

DI Andreas Hacker, SUM Süd

Martin Schuster, Abgeordneter zum NÖ Landtag, Bürgermeister von Perchtoldsdorf

Univ.Prof.Dipl.Ing.Dr. Friedrich Zibuschka, Amt der NÖ Landesregierung, Leiter RU - Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr

Regionalprogramm Salzburg-Stadt und Umgebungsgemeinden

HR Dipl. Ing. Dr. Christoph Braumann, Leiter Referat 7/01 - Landesplanung und SAGIS

Dipl. Ing. Paul J. Lovrek, Geschäftsführer Regionalverband Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden

Dipl.-Ing. Dr. Andreas Schmidbaur, Magistrat der Stadt Salzburg, Abteilungsvorstand Raumplanung und Baubehörde

AREA m styria - Region der Werkstoffkompetenz

Ing. Leopold Pilsner, Geschäftsführer AREA m styria und Geschäftsführer der Wirtschaftsinitiativen Leoben GmbH

Bgm. Christian Sander, Bürgermeister der Stadtgemeinde Kindberg

Ing. Wolfgang Wiesenhofer, Geschäftsführer AREA m styria und Leiter der Stabstelle für Standortmanagement der Stadt Kapfenberg

Mag. Jochen Werderitsch, Geschäftsführer EU-Regionalmanagement Obersteiermark Ost GmbH

INKOBA Region Freistadt

DI. Christa Kreindl, Geschäftsführerin Technologiezentrum Freistadt und Assistenz der Geschäftsführung INKOBA Region Freistadt

Wilhelm Patri MAS, Geschäftsführer der Regionalmanagement OÖ GmbH

Bgm. Friedrich Stockinger, Bürgermeister der Marktgemeinde Rainbach im Mühlkreis und Obmann des Verbandes

Franz Tauber, TMG Oberösterreich (OÖ. Technologie- und Marketinggesellschaft mbH): Gruppenleiter - Regionale Innovation, Sonderprojektentwicklung, Investorenbetreuung, Standortmanagement

Erlebnisbad Frutza

Hermann Lampert, Obmann des Schwimmbadvereins Rankweil-Vorderland

Bgm. Karl Wutschitz, Bürgermeister von Sulz und stv. Obmann des Schwimmbadvereins Rankweil-Vorderland

Naherholungsgebiet Eichbachgasse Graz

Mag. Christian Nußmüller, Stadtbaudirektion Stadt Graz

Dr. Bernd Gassler, Geschäftsführer Regionalmanagement Graz und Graz Umgebung

Europäische Metropolregion München

Anja Wilde, Geschäftsführerin, Europäische Metropolregion München e.V.

2 Beschreibungsraster

Beschreibungsraster - Grundlage für Recherche und Befragung bzw. Interviews			
Stand: 16.01.2013			
Merkmal	Indikatoren	Erläuterung (Zusatzinformationen zur Abfrage und standardisierten Darstellung)	
Bezeichnung	Name der Organisation / des Projektes		✓
	Kontakt		✓
	Kurzbeschreibung		✓
Themen	Abgedeckte Themenbereiche	Städtebau Stadtstruktur, Siedlungsentwicklung, Betriebsansiedlung Freizeit/Naherholung Energie Nahverkehr/Mobilität, Raumplanung, Bildung, Nutzerverhalten, Lebensqualität, Naturraum/Umwelt, Stadtklima, Governance, IKT, Soziales	✓
	Eingesetzte Instrumente, umgesetzte Maßnahmen und Projekte	Studien, Konzepte, Planungsdokumente, konkrete Projekte, ...	✓
Räumliche Dimension (Räumlicher Wirkungsbereich)	Region	Anzahl der Städte, Anzahl der Gemeinden, räumliche Abgrenzung	✓
	Einwohner im Einzugsbereich	Anzahl der Wohnbevölkerung	✓
	Bevölkerungsentwicklung in letzten 10 Jahren		✓
Organisation	Akteure	Beteiligte Stellen und Unternehmen etc.	✓
	Zweck/Anlass der Kooperation	Gründungsmotive, Ausgangsprobleme, Entwicklung der Kooperation	✓
	Intensität der Zusammenarbeit	Leistungsabsprache bzw. -austausch, Strategische Kooperation (Regionale Abstimmung), Gemeinschaftliche regionale Leistungserbringung	✓
	Institutionalisierungsgrad / Rechtsform	informelle, wenig institutionalisierte Zusammenarbeit, vertragliche Regelung, rechtl. stärker institutionalisiert, privatrechtliche Regelung / rechtl. stark institutionalisiert öffentlich-rechtliche Regelung /rechtl. stark institutionalisiert Genossenschaft	✓
	Steuerungsinstrumente	Steuerungsinstrumente: z.B.: Strategische Gremien, etc.	✓
	Laufzeit	Gründungsjahr, Zeithorizont der Umsetzung	✓
	Kosten		✓
	Finanzierung		✓
		Regelung zur Aufteilung der Kosten und Einnahmen (Schlüssel), Aufteilung und Abführung von Erträgen im Zusammenhang mit dem Finanzausgleich	✓
Ergebnisse und Wirkungen (Mehrwert)	Verbesserung der Wirtschaftlichkeit	Kosteneinsparungen Organisatorische Vorteile Stärkung der Region Erhöhung der Standortattraktivität verbesserte Verkehrsanbindung und Erreichbarkeit Regionale (Wachstums-) Impulse	✓
	Räumliche Entwicklung bzw. Regionalentwicklung	Beitrag zur regionalen Versorgung Vorausschauende, mittel- bis langfristige Planung der regionalen Entwicklung Verbesserung der Gestaltungsqualität, integriertes Stadt- und Ortsbild Verringerung des Flächenverbrauchs Beitrag zu Nutzungsmischung und Funktionsvielfalt, Stadt der kurzen Wege Abstimmung Raumplanung/Siedlungsentwicklung/Betriebsansiedlung mit dem ÖV	✓
	Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz	Sparsamer Ressourceneinsatz Anteil erneuerbarer Energieträger Auswirkungen im Verkehrsbereich Beitrag zum Landschaftsschutz	✓
	Gesellschaftliche und soziale Wirkungen	Verminderung von Nutzungskonflikten, Nutzerfreundlichkeit Wissenstransfer Entwicklung des regionalen Bewusstseins bzw. einer regionalen Identität Beitrag zur Steigerung der Lebensqualität in der Region durch	✓
Stärken und Schwächen	Stärken	zentrale "Säulen" für die Kooperation (z.B.: Promotoren, persönliche Kontakte, etc.), Besonderheiten,	✓
	Schwächen	Probleme/Hindernisse und deren Überwindung	✓
Potenziale	Mögliche Weiterentwicklungen		✓
	Duplizierbarkeit und Anwendbarkeit für andere Regionen		✓
Resume ÖIR/KDZ		zusammenfassende fachliche Bewertung aus Sicht des Bearbeitungsteams	✓

3 Interviewleitfaden

Ort, Datum, Zeit:

InterviewpartnerIn:

Projekttitle:

Kennzahlen:

- Projektverantwortliche Organisation und Partner
- Beteiligte Stellen und Unternehmen
- Zahl der involvierten Städte/Gemeinden:
- Laufzeit: Gründungsjahr, Zeithorizont der Umsetzung
- Einwohnerpotenzial:
- Kosten:
- Finanzierung: Regelung zur Aufteilung der Kosten und Einnahmen (Schlüssel)
- Kurzbeschreibung: Zweck, Aufgaben, Ziele, eingesetzte Instrumente, umgesetzte Maßnahmen und Projekte

1. Wie ist die Kooperation entstanden? (Entstehungsgeschichte)

- Gründungsmotive
- Ausgangsprobleme

2. Entwicklung der Kooperation

3. Was sind die wesentlichen Inhalte/Themen der Kooperation?

- Städtebau
- Stadtstruktur, Siedlungsentwicklung
- Raumplanung
- Betriebsansiedlung
- Freizeit/Naherholung
- Energie
- Nahverkehr/Mobilität
- Bildung
- Nutzerverhalten
- Lebensqualität
- Naturraum/Umwelt, Stadtklima
- Governance
- IKT
- Soziales

4. Welchen Mehrwert hat die Kooperation für die Region (Städte und Gemeinden) erzeugt?

Beschreiben Sie die Vorher/Nachher-Situation (Wirkungen hinsichtlich Wirtschaftlichkeit, Räumliche Entwicklung, Umwelt- und Klimaschutz, Gesellschaftliche und soziale Wirkungen)

Verbesserung der Wirtschaftlichkeit:

- Kosteneinsparungen z.B. durch:
 - höhere Effizienz und bessere Auslastung der Kapazitäten (Personal, Einrichtungen, Fuhrpark und Geräte, etc.)
 - Reduktion Erschließungs-, Instandhaltungs- und Wartungskosten (technische Infrastrukturen)
 - Nutzung von Synergien (z.B.: Aufbau eines Pools an spezialisierten Fachkräften)
 - Größenvorteile (z.B.: kostengünstigere Beschaffung, Stabilität: Abfedern von finanziellen Engpässen sowie regionaler Ausgleich von Schwankungen in der Nachfrage, gestärkte Verhandlungsposition)
 - abgestimmte bzw. gemeinschaftliche Investitionen
 - Vorteile bei der Finanzierung (geteiltes Risiko, erhöhter Finanzierungsrahmen, etc.)
 - Lukrierung zusätzlicher Fördergelder (gemeinschaftliche Abwicklung von Förderanträgen und -projekten)
- organisatorische Vorteile: Verstärkte Spezialisierung, mehr Professionalität, Weiterentwicklung der Organisation, erhöhte Flexibilität und Gestaltungsspielraum
- Stärkung der Region bzw. der Position im nationalen und internationalen Wettbewerb durch verbesserte Information und Vermarktung der Angebote Erhöhung der Standort-attraktivität: Qualitative und quantitative Verbesserung des regionalen Standortangebots (Ausstattung, Verfügbarkeit von Betriebsflächen)
- Erhöhung der Standortattraktivität durch verbesserte Verkehrsanbindung und Erreichbarkeit
- Verbesserte Verkehrsanbindung und Erreichbarkeiten
- Regionale (Wachstums-) Impulse: z.B. Entwicklung der Betriebsansiedlungen/ Arbeitsplätze in der Region, Veränderungen in der Betriebsgrößenstruktur, Synergien, Clusterbildung, Unternehmensnetzwerke, Kompetenzzentren, Produktionsketten bzw. Zulieferbetriebe, Ausbildungseinrichtungen; Steigerung der Nüchternheitszahlen, etc..

Räumliche Entwicklung bzw. Regionalentwicklung

- Beitrag zur regionalen Versorgung: Verbesserung oder Erhaltung des regionalen Angebotes (z.B. höhere Standards, bessere Ausstattung, Öffnungszeiten, Erreichbarkeiten im Öffentlichen Verkehr), Sicherung der Nahversorgung, Ausbau der Freizeitmöglichkeiten
- vorausschauende, mittel- bis langfristige Planung der regionalen Entwicklung
- Verbesserung der Gestaltungsqualität, integriertes Stadt- und Ortsbild
- Verringerung des Flächenverbrauchs: Vermeidung von Zersiedelung, Einsparung an Bauland-, Bodenverbrauch, Beitrag zu Brachflächennutzung, Mobilisierung von Baulandreserven
- Beitrag zu Nutzungsmischung und Funktionsvielfalt, Stadt der kurzen Wege
- Abstimmung Raumplanung/Siedlungsentwicklung/Betriebsansiedlung mit dem ÖV

Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz

- Sparsamer Ressourceneinsatz: CO₂-Einsparung, Energieeinsparungspotenzial, Effizienzsteigerung
- Anteil erneuerbarer Energieträger
- Auswirkungen im Verkehrsbereich: Beitrag zur Verkehrsvermeidung, Förderung des Umweltverbunds (Fuß- und Radverkehr, ÖV), Reduktion motorisierter Individualverkehr (Modal Split)
- Beitrag zum Landschaftsschutz

Gesellschaftliche und soziale Wirkungen

- Verminderung von Nutzungskonflikten
- Serviceangebot, Nutzerfreundlichkeit
- Wissenstransfer
- Entwicklung des regionalen Bewusstseins bzw. einer regionalen Identität
- Beitrag zur Steigerung der Lebensqualität in der Region durch: erhöhte Verkehrssicherheit, verbesserte Gesundheit, Verbesserung Wohnumfeld, Erweiterung der Freizeitmöglichkeiten, etc.

5. In welcher Form wurde kooperiert? (Intensität der Zusammenarbeit, Rechtsform, Steuerungsgremien)

Intensität der Zusammenarbeit:

- Leistungsabsprache bzw. -austausch
- Strategische Kooperation (Regionale Abstimmung)
- Gemeinschaftliche regionale Leistungserbringung

Rechtsform:

- informelle, wenig institutionalisierte Zusammenarbeit (Informationsaustausch, Expertenrunden, Kommunikationsplattform (Internet), Abstimmung, Interessens-gemeinschaft, Arbeitsgemeinschaft)
- vertragliche Regelung, rechtl. stärker institutionalisiert (Werkvertrag, Kooperationsvertrag)
- privatrechtliche Regelung / rechtl. stark institutionalisiert (Verein, Kapitalgesellschaft (GmbH, AG), Personengesellschaft, Gesellschaft nach bürgerlichem Recht)
- öffentlich-rechtliche Regelung /rechtl. stark institutionalisiert (Verwaltungsgemein-schaft, Verband, regionale Gebietskörperschaft)
- Genossenschaft

Steuerungsinstrumente: z.B. Steuerungsgremien

6. Welche Stärken (organisatorisch/inhaltlich) hat die Kooperation gezeigt?

zentrale "Säulen" für die Kooperation (z.B.: Promotoren, persönliche Kontakte, etc.), Besonderheiten

7. Welche Probleme und Hemmnisse (organisatorisch/inhaltlich) sind im Laufe der Kooperation aufgetreten?

Probleme/Hindernisse und deren Überwindung

8. Gibt es Möglichkeiten die Kooperation noch weiterzuentwickeln?

9. Welche Rahmenbedingungen können aus Ihrer Sicht stadtrregionale Kooperationen fördern?

10. Ist die Kooperation auf andere Stadtregionen übertragbar?

4 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht Fallbeispiele.....	6
Tabelle 2: Fallbeispiele nach Wirkungen.....	47
Tabelle 3: Zusammenfassung des Mehrwertes nach den Wirkungen stadtreionaler Themen ...	48

Impressum

© 2013 Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK), Wien
Alle Rechte vorbehalten

Medieninhaber: Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK)
A-1014 Wien, Ballhausplatz 1
Tel.: +43 1 535 34 44, Fax +43 1 535 34 44 54
e-mail: oerok@oerok.gv.at | www.oerok.gv.at

Bearbeitung: KDZ-Managementberatungs- und
WeiterbildungsgmbH und Österreichisches
Institut für Raumplanung

Dr. Erich Dallhammer, DI Nikola
Hochholdinger, Mag. Jiannis Kaucic, Mag.
Wolfgang Neugebauer, Mag. Thomas Prorok,
Mag. Alexandra Schantl,



Wien, September 2013