



Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen



MORO

MORO Informationen · Nr. 16/4 · 2022

Lebendige Regionen – aktive Regionalentwicklung als Zukunftsaufgabe

Ein MORO-Forschungsfeld
Ergebnisse der Modellregionen



Vorwort

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

im Mai 2022 beendete mit dem Kreis Bergstraße die letzte der zwölf Modellregionen im Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) „Lebendige Regionen – aktive Regionalentwicklung als Zukunftsaufgabe“ erfolgreich ihr Vorhaben. Damit blickt das „MORO Lebendige Regionen“ auf insgesamt sieben erfolgreiche Jahre zurück, in denen wir viele Erfahrungen, Erkenntnisse und Ergebnisse sammeln konnten.

Modellvorhaben der Raumordnung haben als Instrument in der Bundesraumordnung eine lange Tradition und sind in der Regel thematisch stark fokussiert. Sie greifen aktuelle Herausforderungen der Raumentwicklung auf und unterstützen Akteurinnen und Akteure vor Ort dabei, gemeinsam nach Lösungen zu suchen. Lösungen, die auch für andere Regionen in Deutschland von hohem Erkenntnisinteresse sind.

Das „MORO Lebendige Regionen“ ging von Beginn an bewusst einen anderen Weg. Es hat die Vielfalt an regionalen Herausforderungen, aber auch an regionalen Schwerpunktsetzungen anerkannt, und Regionen darin bestärkt, ihren bereits eingeschlagenen Weg oder ein vereinbartes Entwicklungsziel weiter zu verfolgen. Einzig unter der Prämisse, eine integrierte und gesamtträumliche Entwicklungsperspektive auf dem weiteren Weg einzunehmen. Damit erkannte das „MORO Lebendige Regionen“ die Vielfalt unterschiedlicher Entwicklungspfade in Regionen an und setzte bewusst auf die Stärkung endogener Entwicklungspotenziale.

Und noch etwas war neu: Im „MORO Lebendige Regionen“ wurde die inhaltliche Perspektive um eine finanzwirtschaftliche Perspektive erweitert. Damit wurde der Blick stärker auf die Frage gelenkt, welche Gestaltungsmöglichkeiten die beteiligten Städte und Gemeinden in den Regionen unter den gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen haben. Der Blick zurück zeigt, dass diese Frage nicht einfach zu beantworten ist; auch, weil die Regionen sich in den zurückliegenden sieben Jahren mit unterschiedlichen Rahmenbedingungen wie die Neuordnung der Finanzbeziehungen zwischen Bund, Ländern und Kommunen oder den finanziellen Folgen der Corona-Pandemie auseinandersetzen mussten. Gleichwohl wurde aber auch deutlich, wie wichtig allein die Auseinandersetzung ist. Akteurinnen und Akteure aus den kommunalen

Fach- und Finanzbereichen haben in vielen Modellregionen auf regionaler Ebene erstmals zusammengefunden, sich gemeinsam über die künftige Regionalentwicklung, einzelne Strategien oder Projekte ausgetauscht und Fragen der Finanzierbarkeit diskutiert. Ein besonderer Gewinn für eine aktive Regionalentwicklung.

Diese Offenheit im „MORO Lebendige Regionen“ hat sich ausgezahlt: Regionen unterschiedlicher Größe und Struktur sowie in unterschiedlichen Themenschwerpunkten haben integrierte Regionalentwicklung und ausgewählte Projekte erfolgreich erprobt und umgesetzt. Diese Vielfältigkeit war für den Erfahrungsaustausch der Modellregionen untereinander, ein wichtiges Instrument eines MORO-Forschungsfeldes, nicht von Nachteil. Im Gegensatz: Die Arbeit mit den Modellregionen hat gezeigt, dass sich die Regionen ungeachtet der thematischen Schwerpunkte in der integrierten Regionalentwicklung den gleichen Fragen stellen müssen: Wie binde ich Akteurinnen und Akteure ein? Wie verbreite ich Ergebnisse an die Zielgruppen? Wie integriere ich sektorale Konzepte und Strategien oder wie verstetige ich mein Vorhaben?

Ein Blick auf die sieben zurückliegenden Jahre zeigt: Im „MORO Lebendige Regionen“ sind nicht nur neue Strategien und Umsetzungsprojekte in den Regionen, sondern auch eine Vielzahl an Ergebnissen in Form von Studien, Leitfäden, Portalen oder neuen methodischen Ansätzen herausgekommen, die Antworten auf diese Fragen liefern. Dieser umfassende Wissensaufbau hat nicht nur den Modellregionen in ihrer Entwicklung geholfen, sondern stellt auch ein großes Wissenspotenzial für andere Regionen dar. Die Vielzahl der Ergebnisse stellen wir Ihnen in dieser MORO-Information vor und würden uns wünschen, dass sie auch für Sie vor Ort von hohem Nutzen sind.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.

Dr. Jana Hoymann
Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung

Inhalt

Vorwort	2
„MORO Lebendige Regionen“ – aktive Regionalentwicklung als Zukunftsaufgabe.....	5
Modellregion: Landkreis Barnim.....	7
Modellregion: Landkreis Coburg.....	11
Modellregion: indeland	15
Modellregion: KielRegion	19
Modellregion: Region Bremen.....	23
Modellregion: Regiopolregion Bielefeld	27
Modellregion: Landkreis Saalfeld-Rudolstadt.....	31
Modellregion: Wirtschaftsraum Spreewald.....	35
Modellregion: Kreis Bergstraße.....	39
Modellregion: Region Stuttgart.....	43
Modellregion: Europäische Metropolregion Nürnberg.....	47
Modellregion: Region Halle.....	51
Regionalentwicklung und kommunale Finanzen – Aktivitäten und Ergebnisse des „MORO Lebendige Regionen“	54



„MORO Lebendige Regionen“ – aktive Regionalentwicklung als Zukunftsaufgabe

Aktive Regionalentwicklung als Zukunftsaufgabe! Mit diesem Anspruch startete 2015 das „MORO Lebendige Regionen“. Das Ziel: Regionen dabei zu unterstützen, eine integrierte und gesamträumliche Entwicklungsperspektive einzunehmen, und zwar sowohl räumlich, inhaltlich als auch prozessual. Dabei gewährte das MORO Regionen einen großen Spielraum bei der Ausgestaltung. Regionen unterschiedlicher räumlicher Zuschnitte konnten sich mit selbst ausgewählten thematischen Schwerpunkten auf den Weg machen, um ihre regionale Entwicklung aktiv zu gestalten. Dabei war es unerheblich, an welchem Punkt der Entwicklung eine Region stand. Die Erarbeitung einer neuen integrierten Strategie war ebenso möglich wie die Umsetzung bereits bestehender Strategien in konkreten Handlungsfeldern.

Das verbindende Element des „MORO Lebendige Regionen“ war das Thema Finanzen: Die finanziellen Rahmenbedingungen in den Regionen und beteiligten Kommunen sollten ebenso von Beginn an konsequent berücksichtigt werden wie Fragen zur Finanzierung künftiger Strategien und Projekte. Denn es ist unstrittig, dass dies zentrale Rahmenbedingungen für regionale Entwicklungsprozesse sind. Gleichwohl zeigten praktische Erfahrungen, dass die Berücksichtigung finanzieller Fragestellungen noch ausbaufähig und verbesserungswürdig ist. Dies betraf zum Beispiel auch die Beteiligung der finanzwirtschaftlichen Arbeitsebene an der Erarbeitung regionaler Strategien oder dem Entwicklungsprozess insgesamt.

Zwölf Modellregionen machen sich auf den Weg

25 Regionen ergriffen in 2015 die Chance und bewarben sich um eine Förderung. Daraus wurden zwölf Modellregionen in zwei Stufen ausgewählt, die von da an ihre Ansätze für eine integrierte Regionalentwicklung in zwei Phasen erproben konnten.

Die zwölf Modellregionen spiegeln die Bandbreite struktureller Regionstypen sowie unterschiedliche Regionsgrößen wider: Neben einzelnen Landkreisen sind auch regionale Verbünde vertreten. Bei den regionalen Verbänden handelt es sich um Zusammenschlüsse von Gemeinden, Städten und/oder Landkreisen aufgrund funktionaler oder struktureller Zusammenhänge. Diese Vielfalt setzt sich in der thematischen Ausrichtung fort: Zwar lässt sich eine Fokussierung auf Oberthemen wie Wohnen, Arbeit/Wirtschaft und Mobilität erkennen. Im Detail reichte die inhaltliche Bandbreite von der Erarbeitung und Erprobung interkommunaler Verwaltungskooperationen oder die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätsstrategien über die Integration von Geflüchteten, das Flächen- und Leerstandsmanagement sowie die Wohnungsmarktbeobachtung bis hin zur Begleitung des regionalen und ökonomischen Strukturwandels. Die Modellregionen und ihre Vorhaben verfügten über unterschiedliche Ausgangssituationen und einen unterschiedlichen Erfahrungshintergrund. So knüpften einige Modellregionen in der 1. Phase an bereits bestehende Konzepte und Strategien an und griffen auf etablierte Prozessstrukturen zurück. Für andere Regionen hingegen stellte das „MORO Lebendige Regionen“ den Auftakt für eine künftig noch engere Zusammenarbeit zwischen den Akteurinnen und Akteuren sowie für die Abstimmung einzelner Ressorts dar.

Mit der 2. Phase erhielten die Modellregionen die Chance, ausgewählte Leuchtturmprojekte umzusetzen und damit die Praktikabilität und Wirksamkeit ihrer in der 1. Phase erarbeiteten Ansätze und Strategien zu erproben. Diese Chance nutzen zehn der zwölf Modellregionen; die Regionen in der Halle beendeten nach der 1. Phase ihren MORO Prozess. Die Projekte wurden auf Grundlage der Ergebnisse aus der 1. Phase und unter Berücksichtigung der finanziellen Rahmenbedingungen der jeweiligen Region ausgewählt.



Ergebnisse der Modellregionen

Über diesen QR-Code gelangen Sie zu den Ergebnissen der Modellregionen aus dieser MORO-Informationen.





Modellregion: Landkreis Barnim

Der Landkreis Barnim liegt in Brandenburg. Er grenzt im Norden an den Landkreis Uckermark, im Westen an den Landkreis Oberhavel und im Süden an das Land Berlin und den Landkreis Märkisch-Oderland. Im Osten bildet die deutsch-polnische Landesgrenze zugleich die Kreisgrenze.

Die demografische Entwicklung im Landkreis unterliegt größeren Schwankungen: Während durch die Nähe zu Berlin im Süden starke Wachstumsimpulse vorherrschen, machen sich im Norden zunehmend negative Auswirkungen des demografischen Wandels bemerkbar. Dies stellt den Landkreis vor die Herausforderung, die Daseinsvorsorge in wachsenden und schrumpfenden Teilregionen angemessen sicherzustellen.

Ein Grund, weshalb sich der Landkreis Barnim bereits seit Längerem am übergeordneten Leitbild der Nachhaltigkeit orientiert und versucht, dieses in möglichst allen Bereichen der kreislichen Entwicklung zu leben. Was noch fehlte, war eine integrierende nachhaltige Strategie für die Kreisverwaltung und Projekte, die den Ansatz der Nachhaltigkeit konkretisieren und stärken.



Karte Landkreis Barnim, Quelle: SPRINT 2022

KENNZAHLEN MODELLREGION

Gebietsfläche 1.472 km²

Einwohneranzahl 177.411 Einwohner

Einwohnerdichte 120 Einwohner/km²

Kontakt Landkreis Barnim | Amt für nachhaltige Entwicklung, Bau, Kataster und Vermessung | Am Markt 1 | 16225 Eberswalde

Dr. Wilhelm Benfer | Tel.: +49 3334 21418-48 |

E-Mail: foerdermittelmanagement@kvbarnim.de

www.barnim.de



Quelle: Torsten Stapel

1. Phase: Nachhaltiger Barnim

Der Landkreis Barnim integrierte in der 1. Phase unter dem Projekttitel „Nachhaltiger Barnim“ drei Teilprojekte, um den Ansatz der Nachhaltigkeit weiter auszugestalten. Im Mittelpunkt des ersten Teilprojekts stand die Aufgabe, eine integrierende, nachhaltige Entwicklungsstrategie für die Landkreisverwaltung Barnim zu erarbeiten. Hierzu wurden konzeptionelle nachhaltige Ansätze aus unterschiedlichen kommunalen Leistungsbereichen herausgriffen und ergänzt, um eine zukunftsorientierte und finanzwirtschaftlich stabile Handlungsgrundlage für nachhaltiges Verwaltungshandeln zu schaffen. Im Ergebnis liegt eine Strategie vor, die aufzeigt, in welchen Bereichen die Kreisverwaltung bereits nachhaltig handelt, was intern bereits gut gelungen ist und an welchen Stellschrauben im kommunalen Handeln noch Anpassungsbedarf besteht.

Das zweite Teilprojekt legte den Fokus auf ein Mobilitätskonzept für den ländlichen Raum, das die spezifischen Problemlagen und Anforderungen strukturschwacher und -starker Kommunen berücksichtigen sollte. Von besonderer Bedeutung bei diesem Konzept waren einerseits die Erreichbarkeit von Gesundheitseinrichtungen unter finan-

zieller Beteiligung des Gesundheitssektors und andererseits die dazu notwendige Weiterentwicklung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs. Hieraus wurde ein erstes Betriebskonzept für einen Fahrservice für Patientinnen und Patienten entwickelt, der sich von klassischen Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs und des Taxi-Gewerbes abgrenzt. Das Konzept kam in der 1. Phase zu der Einschätzung, dass sich ein solcher Fahrservice im Landkreis Barnim durchaus umsetzen ließe.

Das dritte Teilprojekt richtete sich mit dem Anliegen einer kommunal gesteuerten Energiewende im Landkreis Barnim an die breite Öffentlichkeit. Eine begleitende Akzeptanz- und Partizipationsuntersuchung gab Aufschluss über die Akzeptanz für Projekte im Bereich erneuerbarer Energie in der Bevölkerung und prüfte die Wirkung verschiedener akzeptanzsteigernder Maßnahmen. Im weiteren Verlauf wurden vorgeschlagene Maßnahmen zur Akzeptanzsteigerung umgesetzt. Allerdings wiesen die Befragungen vor und nach den umgesetzten Maßnahmen in den Städten Barnau und Eberswalde noch nicht auf ein nachweislich verändertes Akzeptanzlevel unter den Befragten hin.

2. Phase: PatMobilBarnim

Die 2. Phase ermöglichte dem Landkreis Barnim, den innovativen Ansatz eines Fahrservices für Patientinnen und Patienten aus der 1. Phase zu konkretisieren und praktisch zu erproben.

Die Barnimer Busgesellschaft mbH und die IGES Institut GmbH entwickelten hierfür gemeinsam ein Umsetzungs- und Betriebsmodell für einen Fahrservice, der eine 1-jährige Erprobungsphase in der zuvor ausgewählten Pilotgemeinde Schorfheide durchlaufen sollte. Von dem Angebot sollten vor allem ältere, nicht mehr mobile Menschen profitieren, gegen einen günstigen Nutzungsbeitrag zu Gemeinde- oder Arztterminen zum Beispiel ins Krankenhaus nach Eberswalde gefahren und von dort wieder abgeholt zu werden.

Eine Buchung der Fahrten war zunächst nur telefonisch möglich. Im Herbst 2020 wurde zusätzlich eine „PatMobilBarnim“-App veröffentlicht, die neben der telefonischen Fahrtbuchung auch eine Online-Reservierung zuließ. Die

App verknüpfte die Reservierungen beider Systeme, fungierte als Schnittstelle zu anderen Informationssystemen wie der Fahrplanauskunft von Bus und Bahn und stellte deren Berücksichtigung bei der Disposition sicher. Ein weiteres Ziel, solvente Kooperationspartnerinnen und Kooperationspartner aus dem Bereich der Gesundheitswirtschaft – darunter die Kassenärztliche Vereinigung Brandenburg und die AOK Nordost als größte Krankenversicherung der Region – zu gewinnen, konnte in der 2. Phase nicht realisiert werden. Zudem blieben die erhofften Fahrgastzahlen hinter den Erwartungen zurück. Denn in Zeiten der Corona-Pandemie widersprachen die Projektziele zur Fahrgastbündelung den Abstandsgeboten und Empfehlung, Arztbesuche möglichst zu reduzieren. Die tatsächlichen Einnahmen des „PatMobilBarnim“ blieben weit hinter den Erwartungen eines relativ kostendeckenden Betriebs zurück, weshalb das Angebot in dieser Form nicht fortgesetzt werden konnte.



Film zum PatMobilBarnim

Von A nach B: Als Resümee, Ansporn und Ermutigung für ähnliche innovative Projektideen entstand während des Projekts ein Filmbeitrag, der die Hintergründe, den ausführenden Fahrdienstleister und die Zielgruppe des Mobilitätsangebots porträtiert.



Modellregion: Landkreis Coburg

Der bayrische Landkreis Coburg liegt im Norden des Regierungsbezirks Oberfranken in direkter Grenzlage zu Thüringen. Er ist geprägt von einer dezentralen Siedlungsstruktur mit überwiegend kleinen Kommunen. In der geografischen Mitte des Landkreises liegt die kreisfreie Stadt Coburg. Sie erfüllt mit ihren oberzentralen Funktionen wichtige Versorgungsaufgaben für den gesamten Landkreis. Zwischen Stadt- und Landkreiskommunen – insbesondere im direkten Stadt-Umland-Bereich – bestehen enge räumliche und funktionale Verflechtungen im Arbeits-, Wohn-, Bildungs- und Einkaufsbereich.

Für die Landkreiskommunen ergeben sich unterschiedliche Herausforderungen bei der Bereitstellung von Daseinsvorsorgeangeboten. Diese betreffen vor allem Kommunen außerhalb des Stadt-Umland-Bereiches, da diese zusätzlich über eigene Infrastrukturen verfügen müssen. Deshalb befasste sich der Landkreis bereits 2011 im Rahmen des MORO-Aktionsprogramms „Regionale Daseinsvorsorge“ mit ausgewählten Herausforderungen des demografischen Wandels und entwickelte hierzu erste Handlungsansätze.

Der Zuzug von Geflüchteten und deren Integration stellte den Landkreis 2015 vor eine neue Herausforderung, die auf sämtliche Fragen der öffentlichen Daseinsvorsorge einwirkte, aber auch Chancen bot und zugleich professionell begleitet und solide finanziert werden sollte.



Karte Landkreis Coburg, Quelle: SPRINT 2022

KENNZAHLEN MODELLREGION

Gebietsfläche 590 km²

Einwohneranzahl 86.715 Einwohner

Einwohnerdichte 147 Einwohner/km²

Kontakt Landkreis Coburg | Lauterer Straße 60 |
96450 Coburg

Martina Berger | Tel.: +49 9561 514-5201 |

E-Mail: lebendige.regionen@landkreis-coburg.de

www.landkreis-coburg.de

1. Phase: Coburger Land im Wandel – Verantwortungsgemeinschaftliche Steuerung in der kommunalen Integrationspolitik

Der Zuzug von Geflüchteten und die damit verbundenen Integrationsbemühungen stellten den Landkreis Coburg vor die Herausforderung, in kurzer Zeit viele Menschen unterzubringen und zu integrieren. Die angesichts des drängenden Bedarfs kurzfristig geschaffenen Strukturen, Dienste und Einrichtungen arbeiteten auf unterschiedlichen Ebenen und teils isoliert voneinander, was zu einem hohen Koordinationsaufwand und mitunter auch zu Mehrfachzuständigkeiten führte. Nach dem Abebben des großen Zuzugs stand die Frage an, wie eine gelingende Integration in die örtlichen Strukturen erfolgen könnte. Hierbei galt es auch zu erkennen, umfassend zu erschließen und öffentlich zu kommunizieren, welche Chancen und Potenziale sich durch die Zuwanderung für den ländlichen Raum ergeben können.

Für die zentrale Frage, wie Integrationsprozesse im ländlichen Raum gelingen und gestaltet werden können, betrachtete der Landkreis Coburg die spezifischen Erfordernisse für ein gutes Zusammenleben aus Sicht der

autochthonen Bevölkerung und aus Sicht der Zugewanderten, bezog aber auch mögliche Hinderungsfaktoren in die Überlegungen mit ein. Ebenso prüfte der Landkreis, welche finanziellen Implikationen die Zuwanderung auf die kommunalen Haushalte hat und welche alternativen und innovativen Finanzierungsformen die kommunalen Haushalte entlasten können.

Die Ergebnisse wurden in einem „Masterplan Integration“ zusammengefasst. In dem Masterplan wurde definiert, welche spezifischen Strukturen auf den jeweiligen Ebenen Landkreis, kreisangehörige Städte und Gemeinden vorhanden sein sollen, um gelingende Integration zu ermöglichen. Gleichzeitig wurde festgelegt, welche Ressourcen von welcher Stelle eingesetzt werden sollten, um eine verantwortungsgemeinschaftliche Steuerung der kommunalen Integrationspolitik zu verwirklichen. Wesentlich war, die Vernetzung der Strukturen auf der jeweiligen Ebene sowie zwischen den Ebenen mit in den Blick zu nehmen, um Abstimmungsprozesse möglichst fließend zu gestalten.



Studie zur Mobilität Geflüchteter im Landkreis Coburg: Sozialräume, Aktionsräume und Aktionsreichweiten

Wie mobil sind Geflüchtete? In der Studie untersuchte der Lehrstuhl Geographie der Universität Bamberg die Alltagsmobilität von Geflüchteten im Landkreis Coburg, um mehr über deren Mobilitätsverhalten und Sozialräume zu erfahren. Es wurde deutlich, dass diese weitestgehend individuell organisiert und mit Fahrrad, Bus und Bahn sowie zu Fuß vollzogen wird. Die Aktionsreichweiten und -räume konzentrieren sich innerorts vor allem auf Versorgungszwecke, außerorts auf Wege zur Stadt Coburg und dienen vor allem Freizeit-, Arbeits- und Bildungszwecken sowie für Amtsbesuche. Das Mobilitätsverhalten der Geflüchteten verdeutlicht, dass sie in der Alltagsbewältigung ein Stück weit in ihrer neuen Heimatregion angekommen sind.



„Masterplan Integration“

Integration vor Ort konkret: Der „Masterplan Integration“ zeigt bestehende und notwendige Strukturen für einen gelingenden Integrationsprozess im Landkreis Coburg auf. Er dient dem Landkreis, den kreisangehörigen Städten und Gemeinden sowie den Ämtern als strategische Handlungsgrundlage und setzt dabei vor allem auf eine enge Zusammenarbeit.



Quelle: Landratsamt Coburg

2. Phase: Willkommen im Coburger Land – Fachkräftesicherung in der Pflege durch Zuwanderung und Integration im ländlichen Raum

Die 1. Phase zeigte, welche Chancen und Potenziale sich aus der Zuwanderung für den ländlichen Raum ergeben können. In der 2. Phase fokussierte der Landkreis Coburg das Thema Integration deshalb auf die Fachkräftesicherung in der Pflege, um auch hier das Potenzial Zugewanderter zu heben. Damit reagierte der Landkreis auf den zunehmenden Mangel an Pflegekräften bei einer gleichzeitig wachsenden Zahl an Pflegebedürftigen. Das konkrete Umsetzungsprojekt bestand aus der Anwerbung von Auszubildenden aus Drittstaaten und der Bildung einer institutionellen Struktur durch Träger von Einrichtungen. Dabei legte der Landkreis Coburg Wert auf einen ganzheitlichen Integrationsprozess, der nicht nur die Ausbildung, sondern auch das Leben im Landkreis umfasste – basierend auf den Erfahrungen aus der 1. Phase.

Für den Anwerbeprozess wurden neben einer Akteurslandkarte eine Steuerungsplanung mit den wichtigsten Prozessschritten und den jeweiligen Verantwortlichkeiten entwickelt und in ein Pflichtenheft mit Checklisten für jeden Beteiligten überführt. Auf dieser Grundlage konnten in den Jahren 2020 und 2021 erste Anwerbungen erprobt werden – jedoch nicht wie geplant. So mussten angedachte

Hospitationen vor Ausbildungsbeginn oder umfassende Integrationsmaßnahmen aufgrund der Corona-Pandemie ausfallen.

Ausbildungsseitig stand nicht nur die eigentliche Pflegeausbildung im Vordergrund. Auch berufsbegleitende Module zur sprachlichen und kulturellen Bildung wurden auf die Agenda gesetzt. Dabei mussten auch die Neuordnung des Pflegeberufs und die damit verbundene Generalisierung der Ausbildungsberufe in der Pflege berücksichtigt werden. Im Ergebnis wurde ein Curriculum entwickelt, das zusätzlich zur Ausbildung spezifische Integrationskurse als eigenständige Module vorsieht.

Für die Etablierung einer institutionellen Struktur prüfte der Landkreis verschiedene Organisationsformen unter Betrachtung verschiedener Kriterien wie Haftung, Finanzierung und zu erfüllende Aufgaben, und entschied sich abschließend für eine Sozialgenossenschaft – dies in Abstimmung mit den zu beteiligten Trägern der Pflegeeinrichtungen. Die Institution selbst konnte zum Ende der 2. Phase noch nicht ihre Arbeit aufnehmen, steht aber vor der Gründung. Alle notwendigen Schritte hierfür wurden bereits unternommen.



Modellregion: indeland

Das indeland ist eine Teilregion des Rheinischen Braunkohlerevierts und liegt nahe des Dreiländerecks Deutschland-Belgien-Niederlande zentral zwischen Aachen im Südwesten und Köln im Osten. Als interkommunaler Zusammenschluss umfasst das indeland die Kreise Düren, die Städte Eschweiler, Jülich und Linnich sowie die Gemeinden Aldenhoven, Inden, Langerwehe und Niederzier. Mit den umliegenden Ballungsräumen, insbesondere mit den Städten Aachen, Düsseldorf und Köln bestehen starke funktionale Verflechtungen. Bis auf die Mittelzentren Eschweiler und Jülich ist das indeland eher ländlich geprägt und den bekannten demografischen Entwicklungen unterworfen.

Das indeland ist maßgeblich durch den Braunkohletagebau im Rheinischen Revier und den damit einhergehenden Strukturwandel geprägt. Die Teilregion wird als erste vom Ende des Kohleabbaus betroffen sein und gilt deshalb innerhalb der „Innovationsregion Rheinisches Revier“ als Modellraum für die Entwicklungsinitiativen der benachbarten Tagebaue Hambach und Garzweiler I/II. Geprägt durch diese Dynamik der Transformation erarbeitete die Region einen „Masterplan 2030“, der sektorale Ziele und vielfältige Maßnahmen umfasst. Hier setzte das Vorhaben der Region an.



KENNZAHLEN MODELLREGION

Gebietsfläche 416 km²

Einwohneranzahl 150.000 Einwohner

Einwohnerdichte 363 Einwohner/km²

Kontakt Entwicklungsgesellschaft indeland GmbH |

Bismarckstraße 16 | 52351 Düren

Jens Bröker | Tel.: +49 2421 22-1084001 |

E-Mail: j.broeker@kreis-dueren.de

www.indeland.de

Karte Region indeland, Quelle: SPRINT 2022



Quelle: WOLLENWEBERARCHITEKTUR

1. Phase: Raum schaffen durch Ressourceneffizienz – Mehr aus weniger machen

Die Modellregion indeland nutzte die 1. Phase dazu, um den mit dem „Masterplan 2030“ begonnenen Prozess fortzuführen, und griff in vier Maßnahmen Themen mit strategischer Relevanz für die Gesamtregion auf. Als verbindendes Element nutzte die Region das im Masterplan formulierte Leitbild Ressourceneffizienz und betrachtete, auf welche Weise raumbedeutsame Maßnahmen auf Einsparungen oder Einnahmen wirken oder wie der Verbrauch natürlicher, insbesondere nicht erneuerbarer Ressourcen im Lebenszyklus von Gebäuden und öffentlicher Infrastruktur gesenkt werden können.

Die inhaltliche Klammer für das Vorhaben stellte ein integriertes Konzept als Fortführung des Masterplans dar, für das insbesondere ein Nachhaltigkeits- und Finanzcheck als neues Instrument für raumbedeutsame kommunale Entscheidungen entwickelt werden sollte. Im Themenfeld Bauen und Wohnen sollte ein neuer ressourceneffizienter Siedlungsbereich gemäß des bestehenden lebenszyklusorientierten „Faktor X“-Analyseansatzes entwickelt werden. Im Themenfeld Mobilstationen sollte auf Basis des Nahver-

kehrplans des Kreises Düren ein neues intermodales Angebot zur Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs in den Umweltverbund geschaffen werden. Im Themenfeld Gewerbe widmete sich die Region dem Ansatz interkommunaler Gewerbegebiete und analysierte dazu Gewerbeflächenpotenziale und -bedarfe.

Die verschiedenen Themenfelder wurden unter intensiver Beteiligung von Expertinnen und Experten der Fachbereiche Planung und Kämmerei der sieben beteiligten Kommunen sowie der Kreisverwaltung Düren bearbeitet. Mehrere Gutachten und Studien führten zu neuen mustergültigen Lösungen. Für die Modellregion erkenntnisreich waren die methodischen Überschneidungen von Raumentwicklungsplanung und neuem kommunalen Finanzmanagement. Schlussendlich konnte jedoch nur ein Teil der gesteckten Projektziele erreicht werden. Die Ergebnisse des Vorhabens werden aber bei zukünftigen kommunalen Maßnahmen in der Modellregion sowie weiteren Projekten der Entwicklungsgesellschaft berücksichtigt.



Studien zu fiskalischen Auswirkungen

Die Studien dienen der groben fiskalischen Bewertung der drei Entwicklungsprojekte: Mobilstationen, ressourcenschonendes Bauen und interkommunale Gewerbegebiete. Beispielsweise konnte aufgezeigt werden, dass Gewerbegebiete aufgrund der ausgleichenden Wirkung des kommunalen Finanzausgleichs nur in geringem Umfang zu Gewerbesteuererhöhungen führen. Daher sind bei der Bewertung von interkommunalen Gewerbegebieten auch indirekte Effekte der Verteilung der Einwohnerinnen und Einwohner zu berücksichtigen.



„MORO INDELAND Raum schaffen durch Ressourceneffizienz – Mehr aus weniger machen.“

Öffentlichkeitswirksam aufbereitet beschreibt die Kurzfassung des Endberichts die Modellregion indeland und gibt Hintergrundinformationen zum Vorhaben. Mit Blick auf ressourceneffizientes Bauen und Wohnen, Mobilstationen und interkommunale Gewerbegebiete stehen inhaltliche Kernpunkte und wesentliche Ergebnisse im Mittelpunkt.



Quelle: Stephan Breuer



Modellregion: KielRegion

Die KielRegion umfasst die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde sowie die Landeshauptstadt Kiel und die Stadt Neumünster. Die Hauptstadtregion in Schleswig-Holstein wird im Nordosten im Wesentlichen durch die Ostsee, im Norden durch den Kreis Schleswig-Flensburg und im Westen durch den Kreis Dithmarschen begrenzt. Im Süden schließen sich die Kreise Steinburg und Segeberg sowie die Stadt Neumünster, im Südosten der Kreis Ostholstein an.

Insgesamt gehören diesem Raum 252 Gemeinden und Städte an, die sich im Rahmen interkommunaler Kooperationen drängenden Zukunftsfragen stellen.

Eine dieser Fragen war die Integration von Geflüchteten. Basierend auf der Erkenntnis, dass eine nachhaltige Integration nicht nur verschiedene Bereiche wie Wohnen, Arbeiten und Bildung umfasst, sondern auch eines abgestimmten und gemeinsamen Vorgehens in einer Region bedarf, ergriff die Region die Chance, die das „MORO Lebendige Regionen“ bot, um eine ganzheitliche Perspektive auf das Thema einzunehmen.



Karte KielRegion, Quelle: SPRINT 2022

KENNZAHLEN MODELLREGION

Gebietsfläche 3.434 km²

Einwohneranzahl 720.000 Einwohner

Einwohnerdichte 209 Einwohner/km²

Kontakt KielRegion GmbH | Neufeldtstraße 6 |
24118 Kiel

E-Mail: info@wohnportal-kielregion.de

www.kielregion.de



1. Phase: Wohnen-Arbeiten-Lernen – Interkommunale Kooperation zur Integration von Geflüchteten

Die KielRegion und Stadt Neumünster widmeten sich in der 1. Phase der Frage, wie eine Integration von Geflüchteten in interkommunaler Zusammenarbeit erfolgen kann. Im Fokus standen die Themen Wohnen, Arbeit und Bildung.

Bereits zu Beginn der 1. Phase wurde deutlich, dass die Bereiche Arbeit und Bildung in ihren Zuständigkeiten klar abgegrenzt und ausreichend durch kommunale Kooperationspartnerschaften wie mit den Kreishandwerkerschaften oder Agenturen für Arbeit abgedeckt sind. Diese und weitere Aspekte sprachen deshalb für eine Konzentration auf das Thema Wohnen im weiteren Verlauf der 1. Phase.

In Auseinandersetzung mit dem Thema Wohnen traten schnell zwei zu lösende Grundprobleme zutage: Zum einen war es schwer, den potenziell freien Wohnraum für die Vermietung an Geflüchtete zu überblicken. Eine mögliche Lösung wurde in einer geeigneten Schnittstelle zwischen Wohnungssuchenden und Wohnungsanbietenden gesehen.

Zum anderen offenbarten die Vermietenden oftmals große Wissenslücken über die Lebenssituation von Geflüchteten und anderen Neuzugezogenen oder die rechtlichen Rahmenbedingungen. Dementsprechend benötigten Vermietende Informationen, deren Qualität bestenfalls durch eine öffentliche Instanz abgesichert werden sollte. Dadurch erfahren Privatvermietende mehr Handlungssicherheit, was sie wiederum zu einer verstärkten Vermietung an Geflüchtete motivieren könnte.

Die interkommunale Sicht auf das Thema Wohnen identifizierte unter integrationsorientierten Gesichtspunkten verschiedene potenzielle Synergieeffekte durch kooperatives Handeln auf regionaler Ebene. So können durch die Inanspruchnahme von Wohnraum im Umland Kiels der Wohnungsmangel in der Stadt abgefedert und darüber hinaus der demografischen Alterung in ländlichen Räumen durch den Zuzug von Familien und jüngeren Menschen entgegengewirkt werden.



Studie bezahlbarer Wohnraum

Bezahlbarer Wohnraum ist kein Widerspruch: Um eine regionale Informationsbasis zu schaffen, wurde im Auftrag der KielRegion eine Studie zum Thema bezahlbarer Wohnraum durchgeführt. Diese diente zugleich als Grundlage für die Inhalte und Funktionen des Wohnportals.



Quelle: Kiel Marketing

2. Phase: Wohnportal

In der 2. Phase führte die KielRegion das Thema Wohnen fort und entwickelte ein digitales Wohnportal, auf dem alle wichtigen Informationen zu den Themen Wohnen, Vermietung und Teilhabe im Wohnumfeld bereitgestellt werden. Die Informationen richten sich vorrangig an alle Wohnungssuchenden, die einen besonderen Bedarf an bezahlbarem Wohnraum haben, sollen aber gleichzeitig auch eine Hilfe für Ehrenamtliche oder Beraterinnen und Berater darstellen, die Menschen auf der Wohnungssuche unterstützen.

Für die Entwicklung des Wohnportals nutzte die Region die Design-Thinking-Methode, eine Kreativ- und Innovationstechnik aus der Softwareentwicklung. Dieser Methode folgend, wurden die Beteiligten zunächst auf einen gemeinsamen Wissensstand gebracht, bevor in Workshops

und Interviews die Wünsche und das bisherige Verhalten potenzieller Nutzergruppen im Hinblick auf das Thema Wohnen und gesellschaftliche Teilhabe herausgearbeitet wurden. Anschließend wurden die Beteiligten aufgefordert, Ideen in Form von Prototypen für ein Portal für die Wohnungssuche zu entwickeln. Die vielen prototypischen Ansätze mündeten in einer finalen Version eines Portals, das anschließend weiteren Testläufen unterzogen und programmiert wurde.

Darüber hinaus wurde in der Region ein politischer Diskurs zur Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum angestoßen, der das Ziel hatte, zu sensibilisieren und eine belastbare Grundlage für künftige Entscheidungsprozesse zu schaffen.



Design-Thinking für Verwaltungen

Ein roter Faden mit Mehrwert: Mithilfe des Design-Thinking-Ansatzes verfolgte die KielRegion im Vorhaben ein agiles Projektmanagement. Zentrale Erfahrungen wurden in einem prägnanten Leitfaden zusammengestellt. Dieser soll gerade Verwaltungsmitarbeitende dazu anregen und motivieren, bei der Projektumsetzung modernere und agilere Methoden auszuprobieren.



Wohnportal KielRegion

Zu Hause in der KielRegion: Ergänzend zur Vermittlungsfunktion bietet das Portal umfassende Informationen rund ums Wohnen im Norden Deutschlands. Das Angebot unterstützt insbesondere Zugezogene aus dem Ausland dabei, in der KielRegion eine passende Wohnung zu finden und sich am neuen Wohnort über Teilhabemöglichkeiten zu informieren. Durch die Verknüpfung mit anderen Angeboten der KielRegion wird das Portal dauerhaft bespielt.



Modellregion: Region Bremen

Die Region Bremen, das Gebiet des Kommunalverbundes Niedersachsen/Bremen e. V., liegt im Herzen der Metropolregion Nordwest. Das Gebiet umfasst 28 Kommunen, Städte, Gemeinden, Samtgemeinden und Landkreise.

Die Region ist durch zahlreiche Verflechtungen geprägt – sei es im Verkehr, in der Wirtschaft oder in der Kultur. Ganz gleich, ob die Bevölkerung zum Einkaufen oder ins Theater fährt, ob medizinische Versorgung benötigt wird oder die Kinder ins Schwimmbad wollen: Verwaltungsgrenzen spielen kaum eine Rolle.

Dies trifft auch auf das Thema Wohnen zu, welches vom Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e. V. als Schwerpunktthema für eine integrierte Entwicklungsperspektive ausgewählt wurde. Eine gesamtregionale Wohnraumentwicklung wird dabei als aktive Aufgabe der Kommunen und der gesamten Region verstanden, um durch Abstimmung und Zusammenarbeit dafür zu sorgen, dass bedarfsgerechter und bezahlbarer Wohnraum in der Region dort entsteht, wo er von den entsprechenden Zielgruppen benötigt wird.



Karte Region Bremen, Quelle: SPRINT 2022

KENNZAHLEN MODELLREGION

Gebietsfläche 3.030 km²

Einwohneranzahl 1.05 Mio. Einwohner

Einwohnerdichte 346 Einwohner/km²

Kontakt Kommunalverbund Niedersachsen/
Bremen e. V. | Delmegarten 9 | 27749 Delmenhorst

Susanne Krebsler | Tel.: +49 4221 98124-10 |

E-Mail: krebsler@kommunalverbund.de

www.kommunalverbund.de

1. Phase: Regionale Wohnungsmarktbeobachtung

Mit seinem Vorhaben führte der Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e. V. in der 1. Phase erstmalig eine gesamtregionale Analyse des Wohnungsmarkts in der Region Bremen durch. Dazu baute der Verbund aus einer Vielzahl bisher unabhängig nebeneinanderstehender oder unerschlossener Quellen eine umfassende und einheitliche regionale Datenbasis auf, die Verflechtungen nachzeichnete und gemeinsame Herausforderungen beim Thema Wohnen benannte.

Die Ergebnisse der Analyse bestätigten die in der Region bereits stark thematisierten Hypothesen: Es wird dringend mehr bezahlbarer Wohnraum benötigt – vornehmlich kleinere (bestenfalls barrierefreie) Wohnungen. Dem steht der Trend von Einfamilienhäusern entgegen, welcher gesamtregional gesteuert werden muss. Außerdem benötigen die Kommunen Unterstützung bei der Bereitstellung geeigneter (preisgünstiger) Flächen sowie im Umgang mit Wohngebieten aus den 1950er und 1970er-Jahren, die sich mittlerweile im Generationswechsel befinden.

Durch den analytischen Nachweis und den gemeinsamen Diskussionsprozess entstand in erster Linie ein gemeinsames Problemverständnis. Dies motivierte die Kommunen, sich gemeinsam mit der Zukunft des Wohnungsmarkts

strategisch auseinanderzusetzen und das Zusammenbringen kommunaler und regionaler Interessen nachzuvollziehen. Der gemeinsame Diskussionsprozess hatte zudem Einfluss darauf, dass vor allem die Kommunen den Aufbau unterstützender Kommunikationsformate wie Beratung und Austausch als Umsetzungsmaßnahme höher priorisierten als das ursprünglich geplante Siedlungsschwerpunkt-konzept. Dies ergab sich einerseits aufgrund eines kürzeren Umsetzungs-horizonts und andererseits, weil mittels Beratung und Vermittlung von Best-Practice-Beispielen auch die Fachausschüsse und Räte in den Städten und Gemeinden als entscheidende Akteurinnen und Akteure bei der Siedlungsflächenentwicklung erreicht werden können.

Die aktive Einbindung von Verantwortlichen aus der Wohnungswirtschaft stellte sich dabei als großer Gewinn für das Projekt heraus. Die Einsichten und das Praxiswissen der Bauträger(-gesellschaften), Maklerfirmen und Eigentümerverbände illustrierten nicht nur die anhand der Datenanalyse sichtbaren Entwicklungen, einige Beteiligte waren zudem bereit, an der Strategieentwicklung und -umsetzung mitzuwirken.



Studie regionaler Wohnungsmarkt

Als Basis für die regionale Wohnungsmarktstrategie des Kommunalverbundes Niedersachsen/Bremen e. V. wurde eine umfassende Analyse durchgeführt. Die regionale Anpassung der Datenbasis ist eine wesentliche Voraussetzung für eine gleichsam regional ausgerichtete Strategie. Die Ergebnisse liegen in Form einer fundierten Studie vor und wurden zusätzlich in einer Broschüre zusammenfassend dargestellt.

2. Phase: Regionale Wohnungsmarktstrategie

Mit der 2. Phase knüpfte der Kommunalverbund nahtlos an die 1. Phase an und entwickelte eine regionale Wohnungsmarktstrategie für eine zukunftsweisende Wohnraumentwicklung als aktive Aufgabe der Kommunen und Region. Die Strategie wurde gemeinsam mit der Politik und den Verwaltungen der Mitgliedskommunen erarbeitet und beinhaltet politische Leitlinien und konkrete Maßnahmen auf regionaler, nachbarschaftlicher und kommunaler Ebene. Die Leitlinien unterstreichen eine gemeinsame Haltung mit Blick auf bezahlbares Wohnen in der Region Bremen und stellen zugleich einen Orientierungsrahmen für Maßnahmen auf allen Ebenen dar. Die regionalen Maßnahmen betreffen das gemeinsame Verständnis von Herausforderungen, die nötigen und zu schaffenden Datengrundlagen sowie Arbeitshilfen. Die teils räumlichen

Maßnahmen zielen auf die direkten nachbarschaftlichen Verhältnisse von Kommunen, um die Wechselwirkungen auf dem Wohnungsmarkt untereinander zu gestalten. Kommunale Maßnahmen greifen schließlich die Zuständigkeits- und Verantwortungsbereiche der Kommunen auf. Diese umfassen Strategien und Konzepte, die Bauleitplanung und städtebauliche Maßnahmen sowie Instrumente für die Wohnraumversorgung. Die Mitglieder des Kommunalverbundes übernehmen mit dieser Strategie als Region gemeinsam Verantwortung, um das Vorhaben „Bezahlbares Wohnen für Alle“ mit Leben zu füllen. Die Strategie wurde politisch beschlossen und hat damit an Verbindlichkeit gewonnen, sodass sie als Richtschnur für die Umsetzung dienen kann.



Broschüren zur Wohnungsmarktstrategie

Wohnen im Fokus: Kompakt und anschaulich fassen die Broschüren die Ergebnisse der regionalen Wohnungsmarktbeobachtung und der daraus abgeleiteten Strategie zusammen. Indem zentrale Aussagen nicht nur auf den Punkt gebracht, sondern auch illustriert werden, sind sie einer breiteren Zielgruppe zugänglich. Die Broschüren sind Teil der umfassenden Kommunikationsstrategie des Kommunalverbundes Niedersachsen/Bremen e. V.



Modellregion: Regiopolregion Bielefeld

Die Regiopolregion Bielefeld liegt im Nordosten Nordrhein-Westfalens und bildet den Verdichtungsraum des Regierungsbezirks Detmold beziehungsweise Ostwestfalen-Lippe ab. Der 2016 gegründete interkommunale Zusammenschluss ist räumlich auf die Regiopole Bielefeld zugeschnitten und umfasst zehn weitere, unmittelbar an Bielefeld angrenzende Partnerkommunen: Gütersloh, Herford, Bad Salzuflen, Halle/Westfalen, Steinhagen, Enger, Oerlinghausen, Leopoldshöhe, Spenge und Werther. Die Ausgangssituation der Regiopolregion Bielefeld weist typische Merkmale von Räumen im Zwischenbereich von Metropolregionen und ländlichen Randlagen auf. Dank ihrer Wirtschaftsstruktur, einer breit gefächerten Hochschullandschaft und einem vielfältigen Kulturangebot verfügt die Region als Wachstumsbereich außerhalb der Ballungsräume über beachtliche Entwicklungspotenziale. Gleichzeitig können insbesondere die ländlich strukturierten Standorte der Region vielfach hochwertige Wohn- und Produktionsstandorte bieten und tragen mit ihrem Angebot von Naherholungsdestinationen zur insgesamt hohen Wohn- und Lebensqualität in der Regiopolregion Bielefeld bei. Das „MORO Lebendige Regionen“ war für die Regiopolregion Bielefeld eine einmalige Gelegenheit, die noch junge Zusammenarbeit zu erproben und weiter zu festigen.



Karte Regiopolregion Bielefeld, Quelle: SPRINT 2022

KENNZAHLEN MODELLREGION

Gebietsfläche rund 860 km²

Einwohneranzahl 670.000 Einwohner

Einwohnerdichte 779 Einwohner/km²

Kontakt Stadt Bielefeld | Büro des Oberbürgermeisters |

Niederwall 25 | 33602 Bielefeld

Andreas Hubalek | Tel.: +49 521 51-2010 |

E-Mail: hubalek@bielefeld.de

www.bielefeld.de



Quelle: Bielefeld Marketing GmbH

1. Phase: Vernetzt denken, interkommunal handeln

Die Regiopolregion Bielefeld wurde 2016 mit der Intention gegründet, die interkommunale Zusammenarbeit zu stärken und gemeinsam die Zukunftsfähigkeit der Region zu sichern. Aus diesem Grund nutzte die Region die 1. Phase dazu, die Zusammenarbeit in strategiegestützte Bahnen zu lenken.

In einem ersten Schritt wurden interkommunale Gruppen auf Arbeitsebene eingerichtet, damit sich die Akteurinnen und Akteure besser kennenlernen, über die Region informieren und zu Projektideen austauschen konnten. Anschließend wurden in einer Situationsanalyse die Verwaltungsspitzen aller elf Partnerkommunen vor Ort befragt und vorliegende Konzeptansätze und Kennzahlen ausgewertet. Mit Hilfe der Ergebnisse wurden Kooperationsansätze identifiziert, zusammengeführt und verdichtet. Die Kooperationsansätze wurden anschließend durch die Beteiligten bewertet und priorisiert, um daraus

Handlungsschwerpunkte und implizite Ziele abzuleiten. Parallel dazu wertete das unterstützende Büro vorhandene teilregionale und sektorale Strategiekonzepte aus, glich diese untereinander ab und reicherte sie mit Überlegungen zur regiopolitanen Funktion an. In Kombination beider Vorgehensweisen wurden ein regiopoler Zielentwurf geformt sowie Maßnahmen skizziert und in den Steuerungsgremien der Regiopolregion diskutiert. Daraus entstand das gewünschte Zielsystem mit samt einer strategischen Priorisierung.

Aufgrund des projektorientierten Einstiegs in die Arbeit der Region sowie der laufenden Behandlung von Projektansätzen ist die Umsetzungsebene als besondere Stärke der Regiopolregion anzusehen. Diskutiert und angebahnt wurden rund zwei Dutzend Maßnahmen, die entweder kurzfristig aus eigenen Kräften heraus oder mittel- und langfristig, gestützt auf Fördermittel, realisierbar sind.



Eine Strategie für die Regiopolregion Bielefeld

Ein Plan mit Zukunft: Das strategische Zielsystem dient als Richtschnur für die Regiopolregion, indem es konkrete Ansätze für interkommunale Zusammenarbeit in den Bereichen Mobilität, Wirtschaft und Forschung, Verwaltungskooperation sowie Kultur und Gesundheit beschreibt. Jedes dieser Handlungsfelder ist mit strategischen Zielen und Entwicklungsschwerpunkten ausgestattet, die einzelne Arbeitsprogramme anleiten.

2. Phase: Erarbeitung eines integrierten Radverkehrskonzepts

Die Regiopolregion Bielefeld wählte als Leuchtturmprojekt für die 2. Phase die Erarbeitung eines integrierten Radverkehrskonzepts aus. Die gemeinsame Konzepterarbeitung sollte die Entwicklungen aus der 1. Phase fortführen und die interkommunale Zusammenarbeit durch ein praxisorientiertes Umsetzungsprojekt festigen.

Die Federführung übernahm das Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld, das zusammen mit einem beauftragten Verkehrsplanungsbüro das Radverkehrskonzept erarbeitete. Zur Einbindung aller Regiopolpartner wurde ein Projektteam aus Fachplanerinnen und Fachplanern der größeren Regiopolkommunen sowie der beteiligten Kreise eingerichtet. Parallel zur fachlich-inhaltlichen Konzepterstellung

erfolgten eine Konzeptabstimmung in den regiopolitanen Gremien und eine Vorbereitung kommunaler Konzeptbeschlüsse. In 2020 wurde das Radverkehrskonzept von jeder der elf Partnergemeinden beschlossen.

Mit dem integrierten Radverkehrskonzept schaffte die Regiopolregion eine fachlich-inhaltliche Grundlage für den regiopolitanen Infrastrukturausbau. Es beinhaltet ein hierarchisiertes regiopolitanes Radverkehrsnetz als Plan sowie eine Gesamtstrategie mit über 70 priorisierten Maßnahmenstreckbriefen. Ergänzt wird das Konzept durch Aussagen zu Radabstellanlagen und Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem ÖPNV sowie zu Marketingansätzen und Strategien für die Öffentlichkeitsarbeit.



Quelle: Stadt Bielefeld



Regiopolitanes Radverkehrskonzept

Radfahren in der Region: Das integrierte Radverkehrskonzept für die Regiopolregion Bielefeld analysiert die Verkehrsverbindungen und erarbeitet ein Streckennetz, welches den alltäglichen Radverkehr in der Region bedient und fördert. Hierzu wurden Strecken kategorisiert und einheitliche Qualitätsstandards für die jeweilige Kategorie vorgeschlagen. Ferner enthält das Konzept einen Anhang, in dem 71 Einzelmaßnahmen wie etwa Lückenschließungen im vorhandenen Netz beschrieben werden, um die Verkehrsinfrastruktur entsprechend der Planung aufzuwerten.



Modellregion: Landkreis Saalfeld-Rudolstadt

Der Landkreis Saalfeld-Rudolstadt befindet sich im Süden des Freistaats Thüringen und grenzt an den Freistaat Bayern. Die Siedlungsstruktur ist, wie es für Thüringen typisch ist, kleinteilig. Zum Landkreis Saalfeld-Rudolstadt gehören 35 Kommunen, die als eigenständige Einheits- oder Mitgliedsgemeinden in Verwaltungsgemeinschaften organisiert sind.

Rückläufige Bevölkerungszahlen bedingen eine zunehmend kritische Haushaltslage der Städte und Gemeinden. Die Mehrzahl der Kommunen agiert selbstbestimmt und hat mit wenigen Ressourcen das volle Aufgabenspektrum der kommunalen Selbstverwaltung zu erfüllen. Eine aktive Regionalentwicklung ist kaum möglich, was sich vor Ort negativ auf die Wohn- und Lebensqualität auswirken kann.

Deshalb braucht es neue Ansätze im Landkreis Saalfeld-Rudolstadt, um diese Negativspirale aus schwierigen kommunalen Haushaltslagen und sich daraus ergebender zunehmender Einschränkungen in den Lebensverhältnissen zu durchbrechen.



Karte Landkreis Saalfeld-Rudolstadt, Quelle: SPRINT 2022

KENNZAHLEN MODELLREGION

Gebietsfläche 1.034,63 km²

Einwohneranzahl 109.278 Einwohner

Einwohnerdichte 106 Einwohner/km²

Kontakt Landratsamt des Landkreises Saalfeld-Rudolstadt/Beteiligungsmanagement |

Schloßstraße 24 | 07318 Saalfeld

Christina Kutschbach | Tel.: +49 3671 823-432 |

E-Mail: regionalentwicklung@kreis-slf.de

www.kreis-slf.de



Quelle: Peter Lahann

1. Phase: Kommunen im Gleichgewicht – Resiliente Strukturen sichern Zukunft

Der Landkreis Saalfeld-Rudolstadt forcierte in der 1. Phase mit seinem Projekt „Kommunen im Gleichgewicht – Resiliente Strukturen sichern Zukunft“ die beiden Schwerpunktthemen kommunale Finanzen und Leerstand, wobei Abhängigkeiten zwischen den Schwerpunkten im weiteren Verlauf immer deutlicher zutage traten.

Hinsichtlich der kommunalen Finanzen stellte der Landkreis zunächst fest, dass finanzwirtschaftliche Folgen nur dann berücksichtigt werden können, wenn kontinuierlich und einheitlich Monitoring-Daten erfasst und ausgewertet werden. Hierzu wurde unter anderem modellhaft ein Katalog an Auditfragen entwickelt, anhand dessen eine Kommune ihren Resilienz-Status ermitteln kann. Resilienz ist dabei kein Entwicklungsziel, das zu einem bestimmten Zeitpunkt erreicht werden soll, sondern beschreibt vielmehr die Fähigkeit, sich an wechselnde Rahmenbedingungen zeitgemäß anpassen zu können.

Im Teilprojekt Leerstand wirkte der Landkreis aktiv an der Entwicklung der Leerstandsdatenbank Thüringen mit. Für das Tool bot der Landkreis den kreiseigenen Städten und Gemeinden Schulungen an und untersuchte zahlreiche Praxisbeispiele und übertragbare Bausteine zum Thema Leerstandsmanagement. Zielgruppen und Raumlagekriterien wurden analysiert und ein umfangreicher Aktions- und Maßnahmenplan für die Region erstellt.

Im Ergebnis wurde erkannt, dass Leerstand als Problem und Chance der Ortsentwicklung alle Städte und Gemeinden des Landkreises betrifft. Dabei ist das aktive Verwaltungshandeln der Kommunen abhängig von der Leistungsfähigkeit der kommunalen Haushalte. Kurz gesagt: Finanzstarke Gemeinden haben mehr Personal sowie Handlungsspielraum im Umgang mit Leerstand und freiwilligen Aufgaben im Allgemeinen. Dementsprechend können sie gezielt intervenieren, um ansprechende Wohn- und Lebensverhältnisse vor Ort zu schaffen.



Studie zur Resilienz kommunaler Finanzen

Wie lassen sich kommunale Ausgaben- und Finanzstrukturen zukunftsfähig gestalten? Unter dem Gesichtspunkt Resilienz leitet die Studie modellhafte Aussagen und Empfehlungen ab. Dazu gehören Verbesserungsvorschläge für die Aufgabenstrukturen in ausgewählten Einzelbereichen, insbesondere in den Bereichen Bauhöfe oder Beschaffung. Ferner skizziert die Studie ein Bewertungsmodell für kommunale Effizienz, Effektivität und Resilienz.



Studie zu Leerstand und Innenentwicklung

Leerstand beleben: Die Studie zeigt auf, wie der vorhandene Leerstand im Landkreis aufgewertet und so die demografische Entwicklung positiv beeinflusst werden kann. Aufbauend auf ein Regionsscreening wird erläutert, wie Leerstand erhoben, bewertet und vermarktet werden kann. Potenzielle Zielgruppen für leerstehende Immobilien und deren Anwerbung werden dabei in die Überlegungen einbezogen. Mit dem skizzierten Maßnahmenplan legt die Studie das Fundament für ein erfolgreiches regionales Leerstandsmanagement, das in der 2. Phase aufgebaut wurde.

2. Phase: Aktives Leerstandsmanagement für den Landkreis Saalfeld-Rudolstadt

Mit dem Ziel, ein Leerstandsmanagement zu etablieren, ging der Landkreis Saalfeld-Rudolstadt in die 2. Phase. Im Fokus standen die Förderung der Innenentwicklung und die Aktivierung bestehender Bausubstanz, die Vorrang vor Neubau haben sollten. Das Projekt wurde durch zwei beauftragte Planungsbüros fachlich unterstützt. Die Mitwirkenden in einem gegründeten Baulotsennetzwerk wurden von der Erhebung und Bewertung der Innenentwicklungspotenziale über die Eigentümeransprache bis hin zur Aktivierung der Leerstände begleitet. In architektonischen Bauberatungen erhielten ausgewählte Eigentümerinnen und Eigentümer eine Beratung zu Umbau- und Nutzungsmöglichkeiten von Leerständen und Fördermitteln. Um die Gemeinden bei der Vermarktung zu unterstützen, wurde eine landkreiseigene Immobilienbörse gestaltet. Zur Verstetigung der Aufgabe Leerstandsmanagement wurde ein Konzept für eine Koordinierungsstelle erstellt, die vom Landratsamt gemeinsam mit den Verantwortlichen

des kommunalen Leerstandsmanagements und von den Baulotsen fortgeführt wird. Das Projekt wurde zudem von einem vielseitigen Kommunikationsprozess begleitet, um für das Thema Innenentwicklung zu sensibilisieren. Hierzu zählte neben einer umfangreichen Pressearbeit auch eine Onlinebeteiligungsaktion zum Thema „Lebendige Ortskerne oder Bauen auf der grünen Wiese – Was wollen wir in Zukunft?“. Abgerundet wurde dies durch einen Videoclip und eine Abschlussbroschüre mit Hinweisen zu Strategien, guten Praxisbeispielen aus der Region, Argumenten für die Innenentwicklung sowie Kontakten und weiterführenden Informationen. Das Projekt verdeutlicht, dass aktives Leerstandsmanagement einen langen Atem, politische Unterstützung sowie personelle Ressourcen für eine erfolgreiche Bewältigung benötigt. Daran soll auch zukünftig mit dem Ziel weitergearbeitet werden, attraktive Wohn- und Lebensverhältnisse zu schaffen, die lebendige Orte und lokalen Zusammenhalt fördern.



Erklärvideo zu Leerstandsmanagement

Leerstandsmanagement auf den Punkt gebracht: Das Video zeigt, wie Leerstandsmanagement dabei helfen kann, für Immobilien im Innenbereich passende Bewohnerinnen und Bewohner zu finden. Am Beispiel eines älteren Ehepaars, dessen Haus im Dorfkern zu groß geworden ist, wird die Gebäudevermittlung an eine Familie veranschaulicht. Gleichzeitig profitiert auch das ältere Paar, da es sein Haus in guten Händen weiß und in eine altersgerechte Wohnung ziehen kann.



Handbuch Erhebung und Bewertung von Innenentwicklungspotenzialen

Wie gelingt Innenentwicklung? Der Leitfaden beschreibt Schritt für Schritt vier Analyseebenen von der Erhebung der Rohpotenziale über die Bereinigung und Bewertung in einem Flächenmanagementtool bis hin zur Mobilisierung der Eigentümerinnen und Eigentümer. Er hilft dabei, vom Leerstand bedrohte Immobilien und Freiflächen in den Stadt- und Dorfkernen systematisch zu aktivieren und bietet somit eine praxisorientierte Anleitung für ein erfolgreiches Leerstandsmanagement vor Ort.



Broschüre zum Leerstandsmanagement in Landkreis Saalfeld-Rudolstadt

Gegen Leerstand, für lebendige Ortskerne: Die Abschlussbroschüre bereitet die zentralen Ergebnisse des Leerstandsmanagements im Landkreis Saalfeld-Rudolstadt auf. So werden Gründe für die Innenentwicklung genannt, Arbeitsschritte beschrieben und Musterbeispiele für aktivierte Immobilien aufgeführt. Ferner befasst sich die Broschüre mit Möglichkeiten der Leerstandsvermittlung im Landkreis.



Modellregion: Wirtschaftsraum Spreewald

Der funktional abgegrenzte Wirtschaftsraum Spreewald liegt im Bundesland Brandenburg. Er erstreckt sich über Teilgebiete der Landkreise Spree-Neiße, Dahme-Spreewald und Oberspreewald-Lausitz sowie über die kreisfreie Stadt Cottbus.

Naturräumlich umfasst die Region neben dem UNESCO-Biosphärenreservat Spreewald, Bereiche der Naturparke Dahme-Heide-Seen und Niederlausitzer Landrücken. Das Oberzentrum Cottbus und die Mittelzentren Lübben und Lübbenau sind Schwerpunkte des wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Lebens im Gesamtraum. Ein für den Tourismus zusätzlich bedeutsamer Ort ist Deutschlands größte Streusiedlung, die Spreewaldgemeinde Burg. Ein Thema, das die naturräumliche, wirtschaftliche, touristische und gesellschaftliche Entwicklung gleichermaßen betrifft, ist die Mobilität. Um den unterschiedlichen Ansprüchen an eine angemessene Verkehrsinfrastruktur und Erreichbarkeit in der Region gerecht zu werden, ist eine ganzheitliche und integrierte Perspektive aus Sicht der Region unabdingbar.



Karte Wirtschaftsraum Spreewald, Quelle: SPRINT 2022

KENNZAHLEN MODELLREGION

Gebietsfläche 3.127 km²

Einwohneranzahl 265.481 Einwohner

Einwohnerdichte 84,9 Einwohner/km²

Kontakt Wirtschaftsregion Lausitz GmbH |

Am Turm 14 | 03046 Cottbus

Thomas Berlin, Tobias Amende | Tel.: +49 355 355516-10 |

E-Mail: info@wirtschaftsregion-lausitz.de

www.wirtschaftsregion-lausitz.de



Quelle: Fotolia, irina

1. Phase: Mobilitätsmanagement für eine bessere Daseinsvorsorge und wirtschaftliche Entwicklung

Die Wirtschaftsregion Lausitz GmbH nutzte die 1. Phase dazu, um ein integriertes Mobilitätsmanagement im Sinne einer regionalplanerischen Strategie zu entwickeln, die die Mobilität im Wirtschaftsraum Spreewald, insbesondere im ländlichen Raum, sichern sollte. Dazu sollte eine bedarfsgerechte Kombinationen aus klassischem ÖPNV, flexiblen Bedienformen und verkehrsträgerübergreifender Vernetzung unter verstärkter Einbeziehung von regionalwirtschaftlichem Engagement zur Problemlösung beitragen. Dank einer tiefgreifenden Analyse bereits vorhandener regionaler Konzepte sowie durch die Bereisung der Kommunen wurden drei Maßnahmenbereiche für die 1. Phase ermittelt und ausgearbeitet: die Verbesserung des landkreisübergreifenden ÖPNV, die Einführung einer Gästekarte und die Verbesserung der Auszubildendenmobilität. Zur Verbesserung des ÖPNV wurde eine Potenzialstudie beauftragt, um das Angebot im bestehenden Verkehrsliennetz zu analysieren und Handlungsempfehlungen zu dessen Weiterentwicklung aufzuzeigen. Zudem erarbeiteten Studierende der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg Entwürfe von Mobilitäts-

hubs an drei ausgewählten Standorten im Wirtschaftsraum Spreewald.

Analysen zur Einführung einer Gästekarte zeigten zunächst eine notwendige Modifizierung des Brandenburgischen Kommunalabgabengesetzes als Basis für dessen Finanzierung auf. Erst durch diese Reformierung wird den Kommunen die Rechtssicherheit gegeben, unabhängig vom Kurortstatus eine Abgabe von ihren Übernachtungsgästen zu erheben. Eine Betrachtung von überregionalen Mobilitätskonzepten ergab zudem beträchtliche Unterschiede bei Gästekarten hinsichtlich der Funktionsweise, des Finanzierungsmodells und der Nutzung durch Gäste. Unter Berücksichtigung der spezifischen regionalen Rahmenbedingungen wurden deshalb verschiedene Modelle für den Wirtschaftsraum Spreewald erarbeitet.

Für die Verbesserung der Mobilitätssituation von Auszubildenden und Beschäftigten wurde ebenfalls als Notwendigkeit die Modifizierung des ÖPNV als Hauptschwerpunkt erkannt. Zudem wurden in zwei Workshops den ÖPNV ergänzende Lösungsansätze diskutiert.

2. Phase: Verbesserung des ÖPNV sowie Einführung einer Gästekarte und einer unternehmensfinanzierten Mobilitätslösung für Auszubildende und Beschäftigte

Der Wirtschaftsraum Spreewald führte den Prozess der 1. Phase fort und konkretisierte die drei ausgewählten Maßnahmenbereiche, um diese einzuführen und umzusetzen: die Verbesserung des ÖPNV sowie die Einführung einer Gästekarte und einer unternehmensfinanzierten Mobilitätslösung für Auszubildende und Beschäftigte. Im Zuge der ersten Maßnahme gelang es dem Wirtschaftsraum Spreewald und den beteiligten Partnerinnen und Partnern das konkrete Bedienangebot mehrerer Buslinien im ÖPNV zwischen Cottbus und dem Landkreis Spree-Neiße mittels Taktverbesserungen sowie Zusatzfahrten ab August 2019 zu optimieren. Diese Erfolge verbessern nicht nur die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes und Wohnorts der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, sondern waren auch Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung einer Gästekarte und eine Verbesserung der Auszubildendenmobilität.

Mit der Einführung einer umlagefinanzierten Gästekarte sollten Nutzungsbarrieren für Touristinnen und Touristen im ÖPNV abgebaut, neue touristische Angebote wie Linienporträts mit markanten Zielen entlang der Strecke ermöglicht sowie der Komfort eines für das Biosphären-

reservat Spreewald förderlichen und somit umweltfreundlichen Verkehrsmittels erhöht werden. Ferner wurde mit der Konzeption der „SpreewaldCard“ ein Weg beschritten, um die Nachfrage im ÖPNV zu stabilisieren. Ein Meilenstein war die dazu notwendige Anpassung und Verabschiedung des Brandenburgischen Kommunalabgabengesetzes im Mai 2019. Dieses gestattet nun Gemeinden, von ihren Übernachtungsgästen einen Beitrag für die mehrkostenfreie Nutzung des ÖPNV im Wirtschaftsraum Spreewald zu erheben. Auf Grundlage eines ebenso erarbeiteten Betriebskonzeptes steht der Einführung der Gästekarte nun nichts mehr im Wege.

Die unternehmensfinanzierte Mobilitätslösung für Auszubildende und Beschäftigte der Tourismusbranche sowie des Hotel- und Gastgewerbes kam hingegen nicht über die konzeptionelle Phase hinaus. Ein Grund hierfür war unter anderem auch die bereits erfolgte Verbesserung im ÖPNV. Dennoch ist mit der Niederschrift der Ergebnisse und Erfahrungen in Form eines Leitfadens, das Vorgehen bei Konzeption und Umsetzung dokumentiert. Dieses steht interessierten Regionen zur Verfügung.



Leitfaden für unternehmensfinanzierte Auszubildendenmobilität

Wie können Unternehmen die Mobilität ihrer Auszubildenden unterstützen? Antworten auf diese und weitere Fragen enthält der Leitfaden der Modellregion Wirtschaftsraum Spreewald. In dem Leitfaden werden die Erfahrungen und Ergebnisse zusammengetragen und stehen somit interessierten Regionen und Kommunen als Handreichung zur Verfügung. Er beinhaltet Informationen zum Planungs- und Umsetzungsprozess sowie zu Organisations- und Finanzierungsmöglichkeiten und beschreibt zudem einige Beispiele.



Modellregion: Kreis Bergstraße

Der Kreis Bergstraße bildet den südlichsten Kreis des Landes Hessen und grenzt an die Länder Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz. Der Kreis ist Mitglied der beiden Metropolregionen Rhein-Main und Rhein-Neckar.

Vier Landschaftselemente verleihen dem Kreis einen unverwechselbaren Charakter: die von Weinbergen gesäumte und zugleich namensstiftende Bergstraße, der walddreiche und ländlich geprägte Odenwald, das hessische Neckartal mit seiner von Burgen gekrönten Flusslandschaft und das Ried, ein wichtiges Trinkwasserreservoir. Diese unterschiedlichen Naturräume machen den Reiz des Kreises aus, der für Freizeit und Erholung sowie für Wohnen und Gewerbe gleichermaßen attraktiv ist.

Was dem Kreis Bergstraße jedoch fehlte, war eine Kreisentwicklungsstrategie, die die bestehenden Potenziale weiter ausbaut und ein eigenständiges Profil inmitten der starken Nachbarregionen schärft.



Karte Kreis Bergstraße, Quelle: SPRINT 2022

KENNZAHLEN MODELLREGION

Gebietsfläche 720 km²

Einwohneranzahl 263.822 Einwohner

Einwohnerdichte 365 Einwohner/km²

Kontakt Kreis Bergstraße | Fachbereich Raumentwicklung | Gräffstraße 5 | 64646 Heppenheim

Corinna Simeth | Tel.: +49 6252 155312 |

E-Mail: corinna.simeth@kreis-bergstrasse.de

www.kreis-bergstrasse.de



1. Phase: Vision Bergstraße – Interaktive Kreisentwicklungsstrategie

Der Kreis Bergstraße nutzte die 1. Phase, um seine Regionalentwicklung räumlich-funktionaler und ganzheitlicher auszurichten. Im Mittelpunkt des Projekts stand ein online-gestützter Dialogprozess, mit dem die Beteiligung der Bevölkerung eingeleitet und die gemeinsame Erarbeitung einer integrierten Kreisentwicklungsstrategie angestoßen wurde. Zahlreiche Bürgerinnen und Bürger des Kreises gingen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung der Frage nach, welche Ziele im Kreis verfolgt werden müssen, damit dieser auch in 2030 eine lebenswerte Region darstellt.

In einem mehrstufigen Prozess, bestehend aus Online-Dialogen, vier Foren mit Bürgerinnen und Bürgern, Fachsitzungen und einer Postkartenaktion, wurden die Überlegungen und Ideen aus der Beteiligung mit der Arbeit von Fachexpertinnen und -experten rückgekoppelt und verzahnt. Facharbeitsgruppen mit Akteurinnen und Akteuren

aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft strukturierten die Anregungen der Bevölkerung und sondierten ihre Umsetzbarkeit.

Der Kreis Bergstraße beendete die 1. Phase mit einer Abschlussveranstaltung. Vorgestellt wurden rund 30 konkrete, erfolversprechende Projektideen, von denen einige bereits umgesetzt wurden. So zeigen die Installation eines Wohnraumberaters oder das Projekt „PauLa – psychosoziale Fachkraft auf dem Land“ wie aus Ideen Tatsachen geschaffen wurden.

Der Kreis Bergstraße kommt zu dem Schluss, dass die Bevölkerung durch den öffentlichen Diskurs zur Regionalentwicklung für Zukunftsthemen des Kreises sensibilisiert wurde. Mehr noch: Es ist gelungen, ein Netzwerk aus unterschiedlichen Akteurinnen und Akteuren aufzubauen und diese in den weiteren Prozess einzubinden.



Beteiligungsplattform

Digital dabei: Die stetige Weiterentwicklung der integrierten Kreisstrategie kann nicht ohne Bürgerbeteiligung erfolgen. Daher ermöglicht die digitale Plattform den Bürgerinnen und Bürgern, sich weiterhin aktiv einzubringen.



Quelle: Kreis Bergstraße

2. Phase: Bildungszentrum für die digitale Transformation in der Bergstraße

Der digitale Wandel überlagert inzwischen sämtliche Bereiche der Gesellschaft. Egal, ob im beruflichen oder im privaten Umfeld: Digitalisierungsprozesse verändern die Lebensgewohnheiten in einem nie dagewesenen Umfang. Aus diesen Gründen werden digitale Bildung und technologische Kompetenzen entscheidende Schlüsselfähigkeiten sein. Daher hat sich der Kreis Bergstraße in der 2. Phase auf Grundlage der Ergebnisse aus der 1. Phase für den Aufbau eines „digi_space“ entschieden.

Mit dem „digi_space“ wurde ein Bildungszentrum für digitale Transformation geschaffen, das mit seinem offenen pädagogischen Konzept „Erleben, Verstehen, Anwenden“ sowohl den Bedürfnissen von Kindern und Jugendlichen nachkommt als auch pädagogischen Fach- und Lehrkräften ein Forum bietet. Durch den „digi_space“ bekommt das Querschnittsthema Digitalisierung und digitale Bildung eine neue Dynamik, indem er insbesondere die außerschulische Perspektive in den Fokus rückt und unabhängig von schulischen Anforderungen Bildungsangebote strukturiert. Durch die Ansiedlung des „digi_space“ im

schulischen Umfeld konnten bestehende Infrastrukturen wie Räume und Sekretariat genutzt werden. Die technische Grundausstattung wurde durch Projektmittel, Sponsoren und Haushaltsmittel des Kreises Bergstraße finanziert. Eine Erweiterung der Ausstattung ist durch Förder- und Haushaltsmittel geplant.

Durch die Vernetzung mit Akteurinnen und Akteuren im schulischen und außerschulischen Bereich konnten das Angebot des „digi_space“ ausgeweitet und unter anderem kursbezogene Kooperationen, Fortbildungen, Unterrichtsentwicklungen und Ferienangebote gemeinsam angestoßen werden. Der „digi_space“ wurde im Mai 2021 zum „Bildungsort des Monats“ gekürt und im Dezember zudem durch den Stifterverband als drittplatziertes „Bildungsort des Jahres 2021“ ausgezeichnet.

Für den langfristigen Betrieb gibt es vielversprechende Perspektiven, etwa durch strategische Kooperationen und weitere Förderprogramme. Zudem wird ein Netzwerk mit der Metropolregion Rhein-Neckar angestrebt, um dem Projekt eine breitere regionale Wirkung zu verschaffen.



Modellregion: Region Stuttgart

Die Region Stuttgart gliedert sich in die Landeshauptstadt Stuttgart und die fünf umliegenden Landkreise. Sie schließt insgesamt 179 Städte und Gemeinden ein und zählt zu den am dichtesten besiedelten Räumen der Bundesrepublik.

Die Lebensweise der Menschen ist regional geprägt. Drei Viertel der Beschäftigten verlassen für ihre Arbeit und Freizeitaktivitäten ihre Wohngemeinden, wobei die durchschnittliche Pendlerdistanz deutlich unter dem Durchschnitt anderer Ballungsräume liegt.

Die vielfältige naturräumliche Ausstattung mit ihren unterschiedlich geprägten Teilräumen bildet die Grundlage für die Attraktivität der Region. Diese grüne Infrastruktur trägt im hohen Maße zur Lebensqualität bei und steht deshalb im Fokus der Region Stuttgart.

Einer dieser Teilräume ist die sogenannte Schönbuchlichtung. Als traditioneller Erholungsraum in direkter Nachbarschaft zu industriell geprägten Teilräumen zeichnet sich der gewählte Projektraum durch ein außerordentliches Landschaftsbild und eine gebietsweise hohe ökologische Wertigkeit aus. Dies geht mit einem hohen Freizeitpotenzial einher, das als Standortqualität ausgebaut und für Zugezogene in Wert gesetzt werden soll.



Karte Region Stuttgart, Quelle: SPRINT 2022

KENNZAHLEN MODELLREGION PROJEKTRAUM SCHÖNBUCH

Gebietsfläche 422 km²

Einwohneranzahl 246.553 Einwohner

Einwohnerdichte 584 Einwohner/km²

Kontakt Verband Region Stuttgart |

Kronenstraße 25 | 70174 Stuttgart

Stefanie Clauß | Tel.: +49 711 22758-70 |

E-Mail: clauss@region-stuttgart.org

www.region-stuttgart.org



Quelle: G. Stoppel

1. Phase: Integration durch Information – neue Wege für die Regionalentwicklung

Initialzündung für die Teilnahme an der 1. Phase war die Idee, den Landschaftspark Region Stuttgart um eine bislang in der Region kaum erprobte Komponente zu ergänzen: die Integration von Zugezogenen. Dabei sollten speziell kleine Gemeinden bei den damit einhergehenden Herausforderungen unterstützt werden.

Aus der vorliegenden Masterplankonzeption für den Teilraum Schönbuch wurde die Idee abgeleitet, das in Ansätzen aufgebaute Akteursnetzwerk auszubauen, um diese Zielsetzung an einem konkreten Projekt pilothaft zu erproben. Aufbauend auf dem Masterplan trugen mehrere ergebnisorientierte Veranstaltungsformate wie Workshops oder Lenkungsgruppentreffen dazu bei, das bestehende Netzwerk um weitere, insbesondere orts- und sachkundige Mitwirkende zu ergänzen. Darüber hinaus wurden mit Unterstützung der Universität Tübingen grundlegende Analysen zu den Freizeitbedürfnissen der Zielgruppen (Jugendliche, Migrantinnen und Migranten, Neubürgerinnen und Neubürger) durchgeführt.

Es wurde deutlich, dass bestehende Naherholungsangebote wie etwa der Museumsradweg weitestgehend unbekannt und in ihrer bisherigen Ausgestaltung überwiegend wenig attraktiv für die befragten Zielgruppen sind. Die Landschaft des Schönbuchs und der Schönbuchlichtung wurde hingegen positiv wahrgenommen und der Aufenthalt in der Natur als wichtiger Freizeitbestandteil identifiziert. Aufbauend auf den gewonnenen Erkenntnissen fand ein Gestaltungswettbewerb für die Aufwertung der bestehenden Museumsroute unter dem Motto „Integration durch Information“ statt. Der gekürte Gewinnerentwurf enthält viele Bausteine wie zum Beispiel Erlebnis- und Informationsstationen, um die Zielgruppen aktiv anzusprechen. Zugleich demonstriert er, wie die Ziele Identifikation und Integration mit einer hochwertigen Gestaltungsidee erreicht werden können.

2. Phase: Museumsroute

Die Region Stuttgart knüpfte in der 2. Phase nahtlos an die Ergebnisse der 1. Phase an und setzte sich zum Ziel, anhand der Aufwertung einer bestehenden Radroute mit interaktiven Erlebnisstationen aufzuzeigen, wie die kreative Umsetzung von Landschaftserleben die Identifikation von Zugezogenen mit ihrer neuen Heimat stärken kann. Das Projekt wurde durchgängig in Kooperation mit den 17 beteiligten Kommunen sowie mit vielen weiteren Akteurinnen und Akteuren durchgeführt. Zudem wurden in einem Workshop Mitglieder von Migrationsbeiräten und Integrationsbeauftragte aktiv an der Diskussion des Entwurfs beteiligt, um herauszufinden, wie mit ergänzenden Maßnahmen die Integrationsleistung noch erhöht werden kann. Darauf aufbauend, finalisierte ein beauftragtes Planungsbüro den Entwurf der Erlebnis- und Informationsstationen entlang des Museumsradwegs sowie des digitalen Informationsangebots.

Eine Umfrage unter den Kommunen zeigte im Herbst 2020 jedoch eine große Verunsicherung angesichts der weiteren Entwicklung der Haushaltslage. Deshalb wurden die Kommunen mit Abschluss der Entwurfsplanung erneut gefragt, wie hoch die Bereitschaft zur Umsetzung des Entwurfs unter der pandemie-bedingt angespannten Haushaltslage ist. Die Bereitschaft war nach wie vor hoch, die weiteren Planungen sollten im Rahmen des Kofinanzierungsprogramms 2021 des Verbands Region Stuttgart schrittweise realisiert werden. Um weitere Einsparungspotenziale bei den Kommunen zu heben, wurde durch das Planungsbüro zusätzlich ein Styleguide erstellt, der es den Bauhöfen der Kommunen ermöglicht, die geplanten Elemente in Eigenregie umzusetzen. Zudem werden nach Beendigung des Vorhabens die beteiligten Kommunen bei der Antragsstellung für das Kofinanzierungsprogramm unterstützt, sodass bereits ab 2022 erste Elemente der Museumsroute gebaut werden konnten.



Gestaltungskonzept für 23 kommunale Stationen

Naherholung mit Kulturfaktor: Das Konzept umfasst 23 Stationen, die den Museumsradweg im Schönbuch aufwerten sollen. Damit leistet es einen wertvollen Beitrag für mehr Standort- und Lebensqualität und entwickelt die grüne Infrastruktur weiter.



Wettbewerb – Eigenes, umlagefinanziertes Kofinanzierungsprogramm für die Umsetzung

Der durch den Verband Region Stuttgart ausgelobte Wettbewerb bot den beteiligten Kommunen die Möglichkeit, sich im Falle eines Zuschlags eine Kofinanzierung zu sichern. Grundvoraussetzung war, sich an der entwickelten Konzeption zu orientieren und damit die Sichtbarkeit der 23 Stationen entlang der Museumsroute zu fördern.

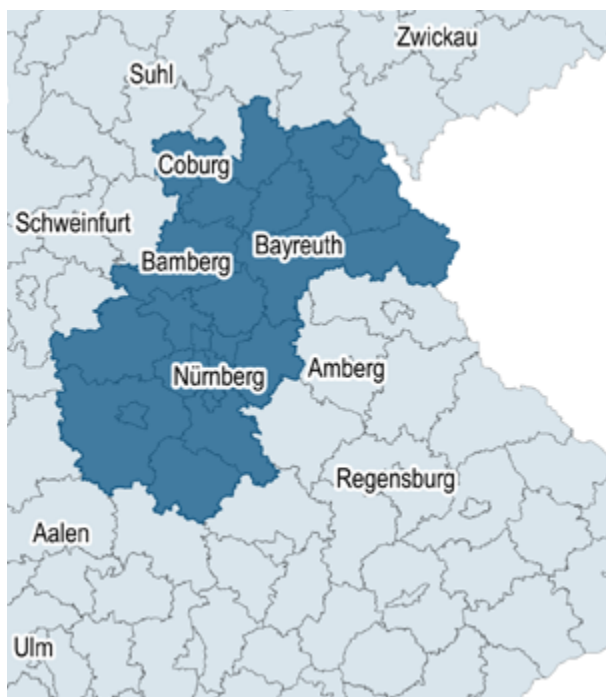


Modellregion: Europäische Metropolregion Nürnberg

Die Europäische Metropolregion Nürnberg besteht aus 23 Landkreisen und elf kreisfreien Städten – vom thüringischen Landkreis Sonneberg im Norden bis hin zum Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen im Süden sowie vom Landkreis Kitzingen im Westen bis hin zum Landkreis Tirschenreuth im Osten. Um das dicht besiedelte Städtedreieck Nürnberg–Fürth–Erlangen spannt sich ein Netz aus Ober-, Mittel- sowie kleineren Zentren.

Die Polyzentralität und die heterogene Struktur der Region werden als Stärken betrachtet. Das Miteinander von urbanen und ländlichen Räumen wird in der Stadt-Land-Partnerschaft als gegenseitige Verstärkung und Ergänzung gestaltet.

In der freiwilligen regionalen Allianz arbeiten bereits seit vielen Jahren Kommunen und die Wirtschaft aus allen Teilregionen auf Augenhöhe zusammen. Ein wichtiges Thema stellt die Fachkräftesicherung dar. Die Sicherstellung eines ausreichenden Angebots stärkt die regionale Wettbewerbsfähigkeit der Metropolregion Nürnberg. Grund genug für die Metropolregion, eine ganzheitliche Perspektive einzunehmen und die bestehenden, teils sektoralen Konzepte und Prozesse sowie die teils räumlichen Aktivitäten in einer Strategie zu integrieren.



Karte Europäische Metropolregion Nürnberg, Quelle: SPRINT 2022

KENNZAHLEN MODELLREGION

Gebietsfläche 21.800 km²

Einwohneranzahl 3.5 Mio. Einwohner

Einwohnerdichte 160 Einwohner/km²

Kontakt Geschäftsstelle Metropolregion Nürnberg |

Theresienstraße 9 | 90403 Nürnberg

Dr. Christa Standecker | Tel.: +49 911 231-10511 |

E-Mail:

christa.standecker@metropolregion.nuernberg.de

www.metropolregion.nuernberg.de



Quelle: Ralf Schedlbauer, Stadt Nürnberg

1. Phase: Fachkräftesicherung in der Europäischen Metropolregion Nürnberg

Mit der Devise „Fachkräftesicherung in der Europäischen Metropolregion Nürnberg“ startete die Europäische Metropolregion Nürnberg in die 1. Phase. Ihr Ziel: Die bestehenden Aktivitäten im Handlungsfeld Fachkräftesicherung durch eine Integration der erarbeiteten Konzepte und damit durch das Erschließen von Synergien zu optimieren. Bereits 2014 hatte eine Imageanalyse gezeigt, dass die wirtschaftlichen Stärken der Metropolregion nicht ausreichend bekannt sind. Das Vorhaben sollte daher diese Stärken so weit verbreiten, dass vorhandene Fachkräfte ihre berufliche Zukunft in der Metropolregion planen und auch Fachkräfte von außerhalb bewusst nach beruflichen Möglichkeiten in der Region suchen.

Im Sinne einer integrativen Regionalentwicklung wurden hierzu zwei strategische Konzepte verknüpft. Dazu wurde ein Verfahren entwickelt, um das vorhandene wirtschaft-

liche, technische und wissenschaftliche Leitbild mit dem Kommunikationskonzept beziehungsweise der Imagekampagne der Metropolregion zu verbinden.

Die Integration der Konzepte erfolgte dabei nicht durch eine Strategiediskussion auf Metaebene, sondern durch konkrete, anwendungsorientierte Pilotumsetzungen.

Als hilfreich haben sich Verfahrensaspekte wie eine eventbasierte Ausgestaltung der Strategieentwicklung in Form einer Veranstaltungsplanung, die Umsetzung von Pilotprojekten, eine emotionale Ansprache von Akteurinnen und Akteuren durch einfache und pointierte Kommunikation von Inhalten, persönliche Gespräche und fassbare, schnelle Ergebnisse und Erlebnisse herausgestellt. Die Erfahrung zeigte: Bei einem solchen Vorgehen ist die Mitwirkungsbereitschaft derjenigen Beteiligten höher, die bereits in etablierten Netzwerken der Metropolregion aktiv sind.

2. Phase: Polyzentralität stärken: Räumliche Integration in der Europäischen Metropolregion Nürnberg

Die in der 1. Phase des Vorhabens realisierte Integration der strategischen Konzepte zum Thema Fachkräftesicherung zeigte, dass es Zeit für eine grundsätzliche Überprüfung des Strategierahmens und der Organisationsstruktur ist, um diese für die nächste Dekade weiterzuentwickeln. Helfen sollten dabei die prozessualen Erfahrungen aus der 1. Phase. In einem breit angelegten Beteiligungsprozess wurden die Charakteristika der Organisations- und Raumstruktur der Metropolregion Nürnberg sichtbar: Freiwilligkeit, Nebenamtlichkeit, dezentrale Entscheidungsstrukturen, begrenzte Budgets und eine Großregion mit heterogenen Teilregionen. Diese wurden als Herausforderung und Chance zugleich anerkannt.

Im Ergebnis ist die Metropolregion Nürnberg mit ihrer agilen Organisationsstruktur grundsätzlich gut aufgestellt für die künftigen Herausforderungen. Die bestehende Mission und die fünf strategischen Ziele wurden im Wesentlichen bestätigt und nur leicht angepasst. Neu eingeführt wurde die Ausrichtung der Arbeit auf fünf Handlungsfelder, die von hoher Zukunftsrelevanz sind: Neue

Arbeit, Mobilitätswandel und Klimaschutz, Nachhaltige Lebensqualität, Kulturentwicklung und Innovationskraft. Mit den Handlungsfeldern soll die Fachforen-übergreifende Arbeit und die Entwicklung neuer Projekte systematisiert und fokussiert werden.

Gleichzeitig wurden Anpassungen in der Organisationsstruktur vorgenommen: Die Verbindlichkeit bei der Übernahme von Funktionen in der Governance der Metropolregion wurde auf Basis von neu entwickelten Kooperationsvereinbarungen erhöht. Darin verpflichten sich die Funktionsträgerinnen und -träger zur Einbringung eigener Ressourcen. Die Basisfinanzen der Metropolregion wurden durch eine moderate Anpassung der kommunalen Beiträge gestärkt. Für neue Projekte in den Handlungsfeldern sollen systematisch zusätzliche Finanzierungsquellen erschlossen werden. Über eine neu eingerichtete GeschäftsführerInnenrunde erhalten die Fachforen eine stärkere Rolle bei der Projektentwicklung.



Erklärvideos zur Europäischen Metropolregion Nürnberg

Was ist die Europäische Metropolregion Nürnberg: Um Neumitgliedern in den kommunalen Gremien oder aus der Wirtschaft schnell einen Überblick über Ziele, Arbeitsweise, Projekte und Mehrwert der Metropolregion Nürnberg zu verschaffen, wurden kurze Erklärvideos entwickelt und produziert. Ausgespielt auf der Internetseite und in Sozialen Medien erläutern sie die Governance sowie die Arbeit der Metropolregion und zeigen Mitwirkungsmöglichkeiten auf.



Modellregion: Region Halle

Die Region Halle liegt im süd-südwestlichen Teil Sachsen-Anhalts und umfasst die Landkreise Saalekreis, Mansfeld-Südharz sowie den Burgenlandkreis. Die Region ist Teil des Verflechtungsraums Halle-Leipzig, der eine wesentliche Leuchtturmfunktion für die wirtschaftliche Entwicklung Mitteldeutschlands besitzt.

Gemeinsam mit den Städten Leipzig und Jena gehört die Region zum Kernbereich der polyzentrisch aufgebauten Metropolregion Mitteldeutschland.

Die Bewältigung des demografischen Wandels, der mit einem Bevölkerungsrückgang – vor allem in den ländlichen Teilregionen – und einem steigenden Anteil der älteren Bevölkerung einhergeht, gehört zu den Schlüsselaufgaben der Region. Um deren Zukunftsfähigkeit dauerhaft zu sichern, sind komplexe Anpassungen in praktisch allen Lebensbereichen erforderlich.

Aus diesem Grund setzte die Region Halle auf intelligente und multifunktionale Infrastruktursysteme, um die Daseinsvorsorge vor Ort nachhaltig zu sichern.



Karte Region Halle, Quelle: SPRINT 2022

KENNZAHLEN MODELLREGION

Gebietsfläche 4.296 km²

Einwohneranzahl 512.000 Einwohner

Einwohnerdichte 119 Einwohner/km²

Kontakt Standortentwicklungsgesellschaft

Mansfeld-Südharz GmbH | Ewald-Gnau-Straße 1 b |

06526 Sangerhausen

www.seg-msh.de

1. Phase: Intelligente und multifunktionale Infrastruktursysteme

Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung verfolgte die Region Halle in der 1. Phase das übergreifende Ziel, die kommunalen Infrastrukturen der Daseinsvorsorge, insbesondere in den ländlichen Teilräumen der Region, zu sichern. Dazu wurden zwei Projekte initiiert, die jeweils einen unterschiedlichen Lösungsansatz verfolgten: die multifunktionale Nutzung öffentlicher (Bildungs-)Infrastrukturen und die Erschließung zusätzlicher Einnahmequellen durch die Sammlung und Verwertung von Elektro- und Elektronikgeräten. Beide Projekte wurden von einer Studie zur aktuellen und künftigen kommunalen Finanzsituation flankiert, in der gemeinsam mit Akteurinnen und Akteuren aus dem Finanzsektor Lösungsansätze für die kommunale Handlungsfähigkeit erarbeitet werden sollten. Analysen zur Erschließung zusätzlicher Einnahmequellen durch die Sammlung und Verwertung von Elektro- und Elektronikgeräten – zum Beispiel durch freiwillige Feuerwehren vor Ort – lenkten den Blick schnell auf rechtliche Restriktionen, die einen finanziellen Vorteil aufheben würden.

Ein weiterer Ansatz war, durch eine multifunktionale Nutzung vorhandener Schulgebäude Kosten einzusparen. Im Ergebnis wurde jedoch deutlich, dass die multifunktionale Nutzung von Infrastrukturen in der Regel mit einem höheren Personalaufwand und mit höheren Kosten einhergeht. In Bezug auf einzelne Infrastruktureinrichtungen lassen sich somit keine Kosteneinsparungen erzielen. Dennoch zeigten Kommunen der Region aus verschiedenen Gründen wie etwa dem Erhalt von weichen Standortfaktoren oder der besseren Auslastung vorhandener Raumangebote ein hohes Interesse an der multifunktionalen Nutzung von Einrichtungen.

Die Studie zur kommunalen Handlungsfähigkeit zeigte zunächst auf, welche finanziellen Rahmenbedingungen beziehungsweise Szenarien für die kommunalen Finanzakteurinnen und -akteure in der Region Halle ab 2020 zu erwarten sind. Auf Grundlage der vorgenommenen Bestandsaufnahmen wurden mögliche Lösungsansätze zum Umgang mit den zukünftigen finanzpolitischen Herausforderungen identifiziert. Ein Fokus lag dabei auf der Erarbeitung von Ansätzen zur stärkeren Beteiligung finanzschwacher Kommunen an Programmen zur Förderung der kommunalen beziehungsweise regionalen Entwicklung. Es zeigte sich, dass finanzschwache Kommunen zunehmend weniger an staatlichen Förderprogrammen partizipieren können. Als Lösung wurde die Implementierung eines Fördermittelscouts und eines Fördermittelmanagements auf regionaler Ebene erarbeitet.





Quelle: Kubak

Regionalentwicklung und kommunale Finanzen – Aktivitäten und Ergebnisse des „MORO Lebendige Regionen“

Wie kann aktive Regionalentwicklung unter unterschiedlichen Voraussetzungen bei kommunalen Haushaltslagen gelingen? Diese Frage stand ungeachtet der inhaltlichen Ausrichtung der Modellregionen im Zentrum des Interesses des „MORO Lebendige Regionen“. Denn regionale Strukturschwäche geht oft mit finanzwirtschaftlichen Herausforderungen in den Kommunen einher. Denjenigen Regionen mit großen Regionalentwicklungsbedarfen stehen tendenziell besonders wenige Eigenmittel insbesondere durch Steuereinnahmen für Entwicklungsprojekte zur Verfügung.

Das Kapitel fasst die zentralen Ergebnisse der finanzwissenschaftlichen Begleitforschung zusammen. Die finanzwissenschaftliche Begleitung wurde durchgeführt vom Kompetenzzentrum Öffentliche Wirtschaft, Infrastruktur und Daseinsvorsorge e. V., Leipzig, und dem Institut für Arbeit und Technik, Gelsenkirchen.

Neuordnung der Finanzbeziehungen – Ausgangspunkt der Untersuchung

Am Anfang des „MORO Lebendige Regionen“ bestanden Unsicherheiten aufgrund der Neuordnung der Finanzbeziehungen zwischen Bund und Ländern sowie dem Verbot der strukturellen Neuverschuldung ab 2020, der sogenannten Schuldenbremse. Es wurde befürchtet, dass insbesondere finanzschwache Städte und Gemeinden zukünftig mit noch weniger Mitteln auskommen müssen.

Wie die finanzwissenschaftlichen Analysen jedoch gezeigt haben, entwickelten sich die finanziellen Handlungsspielräume in den meisten Kommunen positiv, da alle Bundesländer durch die Neuordnung der Finanzbeziehungen über mehr Mittel verfügen und die Wirtschaftsentwicklung bis 2020 zu kräftigen Steuereinnahmewachsen in den meisten Kommunen führte.



Endbericht der finanzwissenschaftlichen Begleitforschung

Im Endbericht fasst die finanzwissenschaftliche Begleitforschung das Vorgehen und die Ergebnisse im „MORO Lebendige Regionen“ zusammen und resümiert die Aktivitäten in den zwölf Modellregionen. Der Bericht widmet sich den Ergebnissen der Neuordnung der föderalen Finanzbeziehungen und nimmt eine vergleichende Betrachtung der Entwicklung der kommunalen Haushalte der Modellregionen vor. Hierauf aufbauend wird eine Typisierung skizziert, die anhand weniger Kennzahlen die kommunale Finanzlage und raumstrukturelle Stärke beziehungsweise Schwäche von Regionen bestimmt.

Corona-Pandemie stellt Regionen vor neue Herausforderungen

Doch es kam auch anders. Die Corona-Pandemie, welche zum Ende der zweiten Hälfte des „MORO Lebendige Regionen“ einsetzte, belastet die kommunalen Haushalte. Es besteht die Gefahr, dass sich der positive Entwicklungstrend der letzten Jahre umkehrt, was angesichts der massiven Finanzierungsbedarfe für die großen Transformationen wie Klimaschutz, Energie- und Mobilitätswende, Digitali-

sierung oder der demografische Wandel zu einer massiven Zunahme der Schulden und Abnahme der teils gerade erst wiedererlangten Handlungsspielräume führen könnte. Daher erscheint das Thema Regionalentwicklung und kommunale Finanzen mit Abschluss des „MORO Lebendige Regionen“ in 2022 aktueller denn je.



Thematische Analyse – Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die kommunalen Haushalte und die Regionalentwicklung

Die Pandemie stellt eine Zäsur für die öffentlichen Haushalte des Bundes und der Bundesländer sowie für die kommunalen Haushalte der Kreise, kreisfreien Städte und Gemeinden dar. Die insgesamt positive Entwicklung der kommunalen Haushaltslagen in den 2010er-Jahren ist gefährdet. Vor diesem Hintergrund untersuchte die thematische Analyse die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die kommunalen Haushalte und fragte nach den Auswirkungen auf die Regionalentwicklung. Die aktuelle Situation und Entwicklung der kommunalen Haushalte wurde anhand einer Literaturstudie und Diskussionen mit den Kämmereien und den für die Regionalentwicklung zuständigen Vertreterinnen und Vertretern in sechs Regionen erhoben. Die Analyse zeigt insbesondere auf, welche Reaktionen auf die corona-bedingte Finanzlage zu erwarten sind und was dies für die aktive Stadt- und Regionalentwicklung bedeutet.

Regionsberichte und Planspiele – Hilfestellungen für eine Berücksichtigung der finanziellen Rahmenbedingungen

Als Kernaufgabe erstellte die Begleitforschung für jede der zwölf Modellregionen in der 1. Phase einen Regionsbericht, der die Entwicklung der kommunalen Haushalte der Region überblicksartig darstellte. Anhand der Fortschreibung der Ausgaben und Steuereinnahmen und einer Modellierung des kommunalen Finanzausgleichs wurde zudem eine Prognose für die folgenden fünf Jahre gewagt, welche zum damaligen Zeitpunkt jedoch nicht die Corona-Pandemie und deren Auswirkungen vorhersagen konnte.

Ein weiterer zentraler Baustein des „MORO Lebendige Regionen“ waren die Planspiele in jeder Modellregion. Im Rahmen von Workshops wurden die Ergebnisse der Regionsberichte mit dem Wissen der Finanzverantwortlichen und der Fachebene zusammengeführt. Zudem sollten mögliche fiskalische Effekte einer aktiven Regionalentwicklung vor dem Hintergrund der finanzwirtschaftlichen Entwicklung diskutiert und hieraus Umsetzungsprojekte bestimmt oder bereits vorhandene Ansätze weiterentwickelt werden.



Planspiele mit Finanzverantwortlichen und Regionalentwicklung

Die Planspiele dienten dazu, die Themen Regionalentwicklung und kommunale Finanzen zusammenzubringen. Mit den Planspielen gelang es, einen Austausch zwischen den Ebenen in den Modellregionen anzustoßen. So wurden losgelöst vom tagespolitischen Geschäft die kommunale Finanzlage der Modellregionen reflektiert und konkrete Umsetzungsprojekte unter anderem vor dem Hintergrund ihrer fiskalischen Wirkungen diskutiert. Hierbei lernten sich die kommunalen Akteurinnen und Akteure beider Bereiche – teilweise erstmalig – intensiver kennen. Eine tiefergehende Betrachtung der fiskalischen Effekte der Umsetzungsprojekte vor dem Hintergrund der kommunalen Finanzen konnte aufgrund der Kürze der Planspiele allerdings kaum erreicht werden. Ein Grund hierfür waren unter anderem die geringen zu erwartenden fiskalischen Wirkungen der diskutierten Umsetzungsprojekte, welche kaum in Bezug zur Globalanalyse der gesamten kommunalen Haushalte standen, die wiederum stark durch Ausgaben im Bereich Soziales geprägt sind.

In der 2. Phase befasste sich die finanzwissenschaftliche Begleitforschung mit konkreten Regionalentwicklungsvorhaben. In der Modellregion Saalfeld-Rudolstadt wurden die Effekte der Innenentwicklung und Siedlungsdichte auf die kommunalen Haushalte abgeschätzt. In einer anderen Modellregion skizzierte die Begleitforschung verschiedene

Umlageansätze zur Finanzierung der interkommunalen Zusammenarbeit. Diese konkret auf die Fragen der Modellregionen zugeschnittenen Analysen ermöglichten es, finanzwirtschaftliche Aspekte der Umsetzungsprojekte zu thematisieren, auch wenn nicht immer direkt handlungsanleitende Ergebnisse erzielt werden konnten.

Öffentliche Förderung – Gestaltungsmittel für aktive Regionalentwicklung

Eigene Mittel und eine dauerhafte Finanzierung erfolgreicher Umsetzungsprojekte sind zentral, damit Regionalentwicklung für die Bevölkerung spürbar positiv wirkt und sich flexibel den Herausforderungen vor Ort widmen kann. Die Zusammenarbeit mit den Modellregionen zeigte, wie wichtig Fördergelder für das Anstoßen und Umsetzen von Regionalentwicklungsprojekten sind. Dabei wurde im Sinne einer auf eine Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse gerichteten Förderpolitik aber auch die Frage aufgeworfen, ob finanzschwächere Regionen beim Fördermittelzugang aufgrund fehlender Ressourcen wie Personal und Zeit möglicherweise benachteiligt sind.

Eine hierzu durchgeführte Analyse konnte diese Frage für ausgewählte Fördermittelarten verneinen, wobei methodische Einschränkungen der statistischen Analyse zu beachten sind. Ungeachtet dieser ermutigenden Ergebnisse für finanzschwache Regionen geht Strukturschwäche weiterhin mit Finanzschwäche einher und erschwert aktive Regionalentwicklung. Angesichts des massiven Mittelbedarfs für die großen Transformationen und der pandemie-bedingt zusätzlich herausgeforderten kommunalen Haushalte gilt es weiterhin, einen kritischen Blick auf die kommunale Finanzlage zu werfen und sicherzustellen, dass Kommunalfinanzen die Entwicklungsmöglichkeiten strukturschwacher Regionen nicht (zu stark) ausbremsen.



Thematische Analyse – Kommunale Haushalte und Fördermittel: Können sich finanziell herausgeforderte Kommunen Fördermittel leisten?

Für Städte und Gemeinden sind die Akquise und die Abwicklung von Fördermitteln herausfordernd, denn es fehlt oft an Personal, Zeit und Geld. Besonders für finanziell herausgeforderte Kommunen stellt sich die Frage, ob Eigenanteile noch finanzierbar sind. Anhand von Regressionsanalysen zeigt die thematische Analyse, dass es keinen deutlichen Zusammenhang zwischen der kommunalen Haushaltslage und der Höhe der akquirierten Fördermittel gibt. Denn wenn strukturelle Faktoren wie das BIP oder die Arbeitslosenquote berücksichtigt werden, lässt sich für die drei betrachteten Fördermittelbereiche (Städtebauförderung, GRW-Infrastrukturförderung und direkte Projektförderung) kein signifikanter Zusammenhang zwischen Finanzschwäche und niedrigem Fördermittelaufkommen auf Ebene der Kreise aufzeigen.

Kontakt

Forschungsassistentz

SPRINT – wissenschaftliche Politikberatung PartG
Dr. Katrin Bäumer, Dr. Florian Langguth
Holsteinische Straße 28
10717 Berlin
lebendigeregionen@sprintconsult.de

Institut Arbeit und Technik (IAT)
Forschungsschwerpunkt Raumkapital
Elke Dahlbeck, Dr. Franz Flögel, Dr. Stefan Gärtner
Munscheidstraße 14
45886 Gelsenkirchen
floegel@iat.eu

Finanzwissenschaftliche Begleitforschung

Institut Arbeit und Technik (IAT)
Forschungsschwerpunkt Raumkapital
Dr. Franz Flögel, Dr. Stefan Gärtner
Munscheidstraße 14
45886 Gelsenkirchen
floegel@iat.eu

Kompetenzzentrum Öffentliche Wirtschaft, Infrastruktur
und Daseinsvorsorge e. V.
Philipp Glinka, Prof. Dr. Thomas Lenk, Tim Starke
Universität Leipzig
Augustusplatz 10
04109 Leipzig
starke@wifa.uni-leipzig.de

Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen, 10117 Berlin
www.bmwsb.bund.de

Wissenschaftliche Begleitung

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB)
Krausenstraße 17-18
10117 Berlin
Referat S III 1 Grundsatzangelegenheiten, Raumordnung, Raumentwicklung
Dr. Robert Koch
robert.koch@bmwsb.bund.de

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)
im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)
Deichmanns Aue 31-37
53179 Bonn
Referat RS 1, Raumentwicklung
Dr. Jana Hoymann
jana.hoymann@bbr.bund.de

Auftragnehmer

SPRINT – wissenschaftliche Politikberatung PartG
Institut für Arbeit und Technik

Redaktion

Katharina Korbach

Satz und Grafik

Leonie Egge

Stand

Juni 2022

Druck

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn
1. Auflage, 350 Exemplare

Bezugsquelle

RS1@bbr.bund.de
Stichwort: MORO-Information Heft Nr. 16/4 2022

Bildnachweis

BAMBERG Tourismus & Kongress Service / S. 46
Bielefeld Marketing GmbH / S. 26, 28
Christina Kutschbach / S. 30
Fotolia.com / irina / S. 36
Fotolia.com / Dieter76 / S. 34
G. Stoppel / S. 42, 44
Kiel Marketing / S. 21
Kreis Bergstraße / S. 38, 41
Kubak / S. 50, 53
Landratsamt Coburg / S. 10, 13
Peter Lahann / S. 32
Philip Driessen / S. 14
Ralf Schedlbauer, Stadt Nürnberg / S. 48
Stadt Bielefeld / S. 29
Stephan Breuer / S. 17
stock.adobe.com / miboffb / Titel
Susanne Krebsler / S. 22, 25
Torsten Stapel / S. 6, 8
WFG Infrastruktur AG / S. 18
WOLLENWEBERARCHITEKTUR / S. 16

Nachdruck und Vervielfältigung

Alle Rechte vorbehalten

Nachdruck nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Bitte senden Sie uns zwei Belegexemplare zu.

Die vom Auftragnehmer vertretene Auffassung ist nicht unbedingt mit der des Herausgebers oder der wissenschaftlichen Begleitung identisch.

Das Forschungsvorhaben wurde aus Mitteln der Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) finanziert.

Selbstverlag des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)
im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Bonn 2022

ISSN 1614-8908



**Bundesinstitut
für Bau-, Stadt- und
Raumforschung**

im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung



