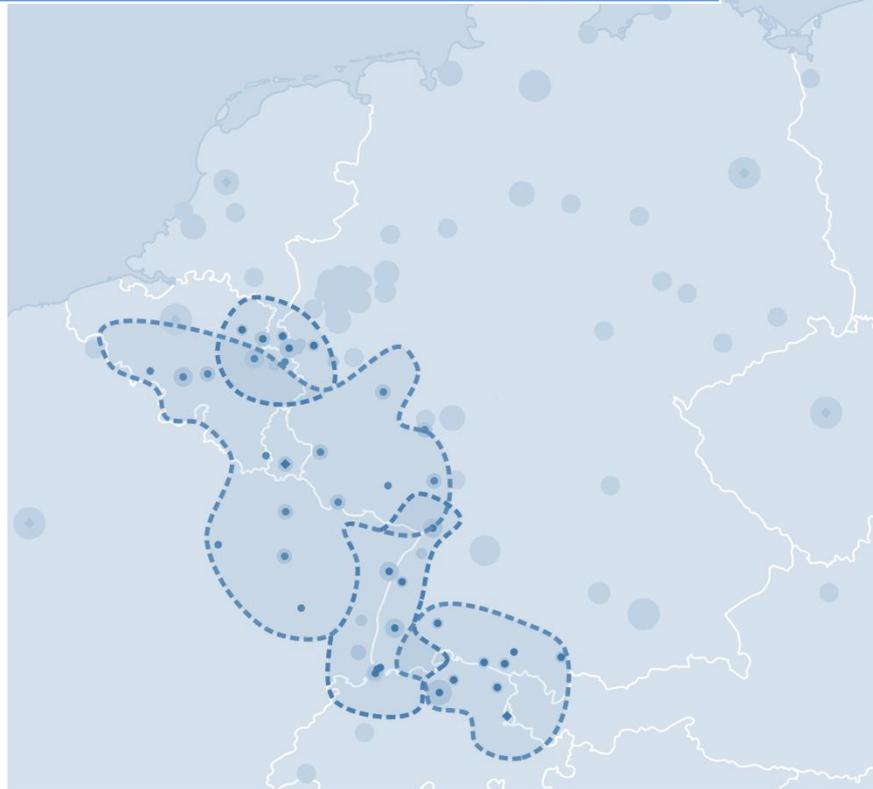


2016

# Empfehlungspapier für den Initiativkreis Metropolitane Grenzregionen (IMeG)



INOVAPLAN GmbH & ProRaum Consult  
Degenfeldstraße 3, 76131 Karlsruhe

## Impressum

**Titel:** Empfehlungspapier für den Initiativkreis Metropolitane Grenzregionen (IMeG)

**Auftraggeber:** Initiativkreis Metropolitane Grenzregionen (IMeG)

**Bearbeitung:** INOVAPLAN GmbH  
Degenfeldstraße 3  
76131 Karlsruhe  
[www.inovaplan.de](http://www.inovaplan.de)



ProRaum Consult  
Raumplanung und Flächenmanagement  
Degenfeldstraße 3  
76131 Karlsruhe  
[www.pro-raum-consult.com](http://www.pro-raum-consult.com)



März 2016

## Gliederung

<b>Impressum</b> .....	<b>1</b>
<b>Gliederung</b> .....	<b>2</b>
<b>Einführung</b> .....	<b>3</b>
Hintergrund und Anlass.....	3
Aufgabenstellung und Vorgehen.....	4
<b>1. Ausgangslage in den vier metropolitanen Grenzregionen</b> .....	<b>5</b>
1.1 Gemeinsamkeiten der metropolitanen Grenzregionen.....	5
1.2 Unterschiede zwischen den vier metropolitanen Grenzregionen .....	5
1.3 Charakteristik der betrachteten metroplitanen Grenzregionen.....	7
<b>2. Zusammenarbeit in den metropolitanen Grenzregionen</b> .....	<b>10</b>
2.1 Formen der Kooperation in den metropolitanen Grenzregionen.....	10
2.2 Besondere Herausforderungen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit.....	10
2.3 Handlungsbedarf im Themenfeld Verkehr .....	12
<b>3. Ansätze zur Stärkung der metropolitanen Grenzregionen</b> .....	<b>13</b>
3.1 Identität und Außenwahrnehmung der Region stärken .....	13
3.2 Optimierung der organisatorischer Strukturen.....	13
3.3 Umsetzungsorientiertes Arbeiten auf der strategischen Ebene .....	14
3.4 Schaffung von Verbindlichkeit in der grenzüberschreitender Zusammenarbeit .....	14
3.5 Abstimmung und Stärkung der Zusammenarbeit bei der Infrastrukturplanung .....	15
3.6 Schaffung von Synergien zur Stärkung der Regionen .....	15

## Einführung

### Hintergrund und Anlass

Der Initiativkreis Metropolitane Grenzregionen (IMeG) wurde im Jahr 2008 als Partnerschaft mehrerer Grenzregionen gegründet und bis 2011 im Rahmen des Modellvorhabens der Raumordnung (MORO) „Überregionale Partnerschaften in grenzüberschreitenden Verflechtungsräumen“ gefördert. Eine zweite Förderung erstreckt sich über die Jahre 2011 bis 2013 im Rahmen von MORO als „Initiativkreis deutscher Regionen in grenzüberschreitenden Verflechtungsräumen“.

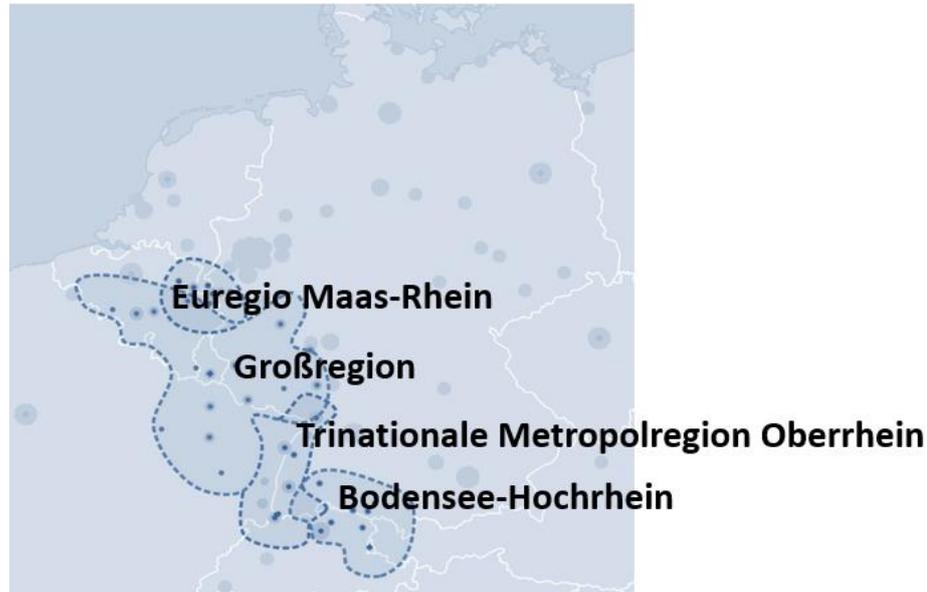
Mitglieder des Initiativkreises sind das Bundesland Saarland als Teil der Großregion, die Euregio Maas-Rhein sowie die Regionalverbände Mittlerer Oberrhein, Südlicher Oberrhein, Hochrhein-Bodensee und Bodensee-Oberschwaben.

Metropolitane Regionen sind im Allgemeinen mit bestimmten Herausforderungen konfrontiert, die je nach regionaler Struktur der Region variieren. So unterschieden sich metropolitane Regionen die

innerhalb eines Bundeslandes liegen (z.B. Stuttgart, München, Köln) bereits im Hinblick auf Koordination und Zusammenarbeit von bundeslandübergreifenden Regionen (z.B. Hamburg, Berlin, Frankfurt, Mannheim). Bei den nationalgrenzenüberschreitenden Grenzregionen treffen diese Rahmenbedingungen ebenfalls zu, werden aber noch zusätzlich durch weitere Faktoren verschärft. Beispielhaft zu nennen sind:

- Zwischen den Partnern bestehende Sprach- und Kulturbarrieren
- Brüche innerhalb der Regionen aufgrund nationaler Finanzierungs- und Planungsstrukturen
- Die Regionalplanung der einzelnen Nationalstaaten ist auf unterschiedlichen Ebenen angesiedelt
- Die regionalen Aktivitäten werden durch konträre nationale Interessen beeinflusst.
- Die grenzüberschreitenden metropolitane Regionen sind in den raumplanerischen nationalen Strukturen nicht ausreichend verankert

Die „Grenzraumthemen und -barrieren“ im zentralen Bereich der EU werden immer noch nicht ausreichend beachtet. Die Umsetzung von Projekten verursacht an den Binnengrenzen der EU einen erheblichen Mehraufwand, der Abbau von Barrieren und die Verbesserung der Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen sind wichtige Schritte zur Stärkung der jeweiligen Region. Dieser Umstand muss auch inner- und außerhalb der Regionen politisch wahrgenommen werden.



Nationale Interessen, die politische Ausrichtung und auch die national geprägten tagespolitischen Schwerpunkte führen zu unterschiedlicher Bewertung der Dringlichkeit grenzüberschreitender Fragestellungen. Für erfolgreiche Maßnahmen ist ein hohes Bewusstsein für die Sinnhaftigkeit und die Dringlichkeit bei allen Partnern erforderlich. Zudem erfolgen regional bedeutsame Investitionen in den Grenzregionen auf Grundlage von nationaler oder landesspezifischer Rechtslage und müssen sich in den jeweiligen nationalen Förderrahmen einfügen, was die ohnehin planerisch anspruchsvollen grenzüberschreitenden Infrastrukturprojekte verkomplizieren und zu Verzögerungen führen kann.

Die Grenzregionen werden außerhalb und teilweise auch innerhalb der Regionen überwiegend (noch) nicht als zusammenhängende Einheit verstanden. Die Grenzlage und die nationale planerische Orientierung prägt noch immer die Wahrnehmung der Fachplaner und der Öffentlichkeit.

Hierdurch ergeben sich eine Reihe von besonderen Herausforderungen, die die Aktivierung von regionalen Chancen in den metropolitanen Grenzregionen erschweren. Diese Herausforderungen zu beleuchten und die Ansätze zu deren Überwindung sind Schwerpunkte des vorliegenden Gutachtens.

### **Aufgabenstellung und Vorgehen**

Die gutachterliche Unterstützung deckt die folgenden drei Aufgaben ab:

- Ausgangslage in den vier metropolitanen Grenzregionen evaluieren
- Grenzüberschreitende Zusammenarbeit in den vier metropolitanen Grenzregionen analysieren und diskutieren
- Schwerpunkte für künftige Zusammenarbeit und für die Stärkung der metropolitanen Grenzregionen eruieren

Das Vorgehen umfasst die folgenden Tasks:

- Erarbeitung regionaler Grundlagen
- Durchführung von Fachgesprächen in den vier Regionen
- Erarbeitung eines Empfehlungspapiers zur Stärkung der metropolitanen Grenzregionen

Das Papier gliedert sich in vier Unterkapitel. Zuerst werden die Ausgangslagen in den metropolitanen Grenzregionen beschrieben. Unterteilt ist diese Betrachtung in die Gemeinsamkeiten, die Unterschiede und die Charakteristik der Regionen. Das zweite Kapitel umfasst dann die Formen der Zusammenarbeit und deren Herausforderungen. Abgeschlossen wird das Empfehlungspapier mit fünf Ansätzen für die Stärkung der metropolitanen Grenzregionen sowie Programmen und Beispielen auf europäischer und regionaler Ebene.

# 1. Ausgangslage in den vier metropolitanen Grenzregionen

## 1.1 Gemeinsamkeiten der metropolitanen Grenzregionen

Ähnlichkeiten in den Strukturen der metropolitanen Grenzregionen und den regionalen Herausforderungen, mit denen diese konfrontiert sind, sind unübersehbar. Folgende sind die wesentlichen:

- Alle metropolitanen Grenzregionen sind ein Spiegelbild eines „Europa im Kleinen“. Entsprechend sind in allen metropolitanen Grenzregionen besondere Barrieren festzustellen. Diese reichen von Sprach- und Kulturbarrieren über eine abweichende Verwaltungsstruktur beiderseits der Grenze bis hin zu physischen Barrieren, die zumeist entlang der Grenzen verlaufen.
- Obwohl metropolitane Grenzregionen beiderseits der Grenze Orte mit gleichwertigen zentralörtlichen Funktionen aufweisen, behindern die nationalen Rahmenbedingungen häufig eine Aufgabenteilung zwischen den Zentren, z.B. wegen rechtlicher Fragen, gesetzlicher Rahmenbedingungen, Finanzierungsfragen oder nationalen Interessen. Dadurch ist die grenzüberschreitende Polyzentralität für alle Regionen eine Chance und eine Herausforderung gleichzeitig.
- Grenzüberschreitende regionale wirtschaftliche Verflechtungen einschließlich der Pendlerströme sind für alle Grenzregionen ein Thema.
- Die Abgrenzung der grenzüberschreitenden Regionen ist nicht immer eindeutig. Teile der Regionen liegen im Wirkungsbereich anderer Metropolitaner Grenzräume oder überlappen sich mit anderen Metropolregionen.
- Die Qualität der grenzüberschreitenden Kooperationen wird maßgeblich von den Verantwortlichen in Politik, Verwaltung und Fachplanung geprägt. Da die nationalen politischen Zyklen jedoch nicht synchron ablaufen, ist die Zusammenarbeit durch häufige politische und personelle Veränderungen geprägt.
- Die unterschiedlichen Verwaltungsstrukturen der Nationalstaaten erschweren die Zusammenarbeit, wenn die regionalen Partner in unterschiedlichen Verwaltungsebenen angesiedelt sind. Diese „schiefe Ebene“ ist z.B. besonders ausgeprägt zwischen Luxemburg als Nationalstaat, dem Saarland als Bundesland und den Kreisen in Rheinland-Pfalz sowie zwischen den Kantonen der Schweiz (entspricht Bundesland) und den Kreisen in Deutschland.
- Die Verantwortlichen aus allen grenzüberschreitenden Metropolitanen Regionen sehen eine grenzüberschreitende strategische Planung verknüpft mit einer Umsetzungsorientierung als eine Voraussetzung für die regionale Entwicklung

## 1.2 Unterschiede zwischen den vier metropolitanen Grenzregionen

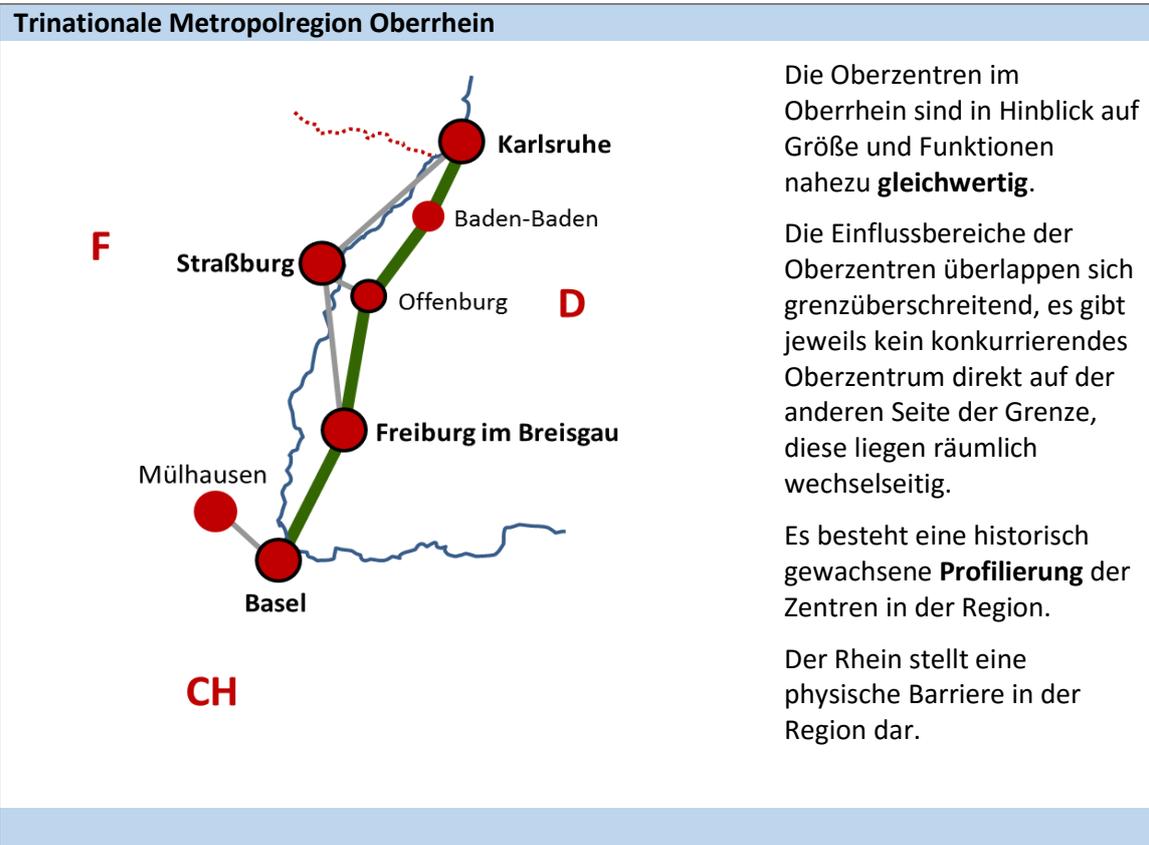
Trotz der oben genannten Gemeinsamkeiten und Ähnlichkeiten zwischen den metropolitanen Grenzregionen, sind unter den vier IMeG Regionen auch wesentliche Unterschiede festzustellen. In diesem Abschnitt werden die Aspekte zusammengefasst, die für die künftige Zusammenarbeit von Bedeutung sein können:

- Sprach- und Kulturbarrieren sind eine besondere Rahmenbedingung der Regionen im Westen. Insbesondere die französisch geprägten Teilregionen in Frankreich und Belgien weisen Sprach- und Kulturbarrieren und andere Planungsphilosophien auf als Deutschland, die Schweiz und die Niederlande.

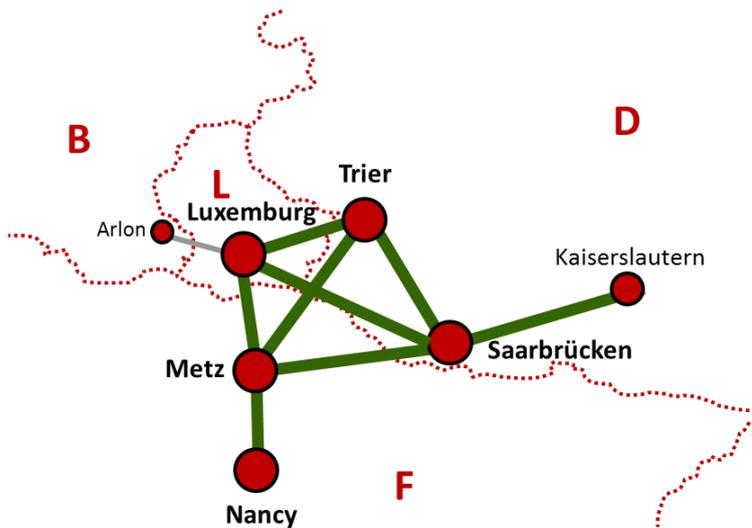
- Einige der metropolitanen Grenzregionen weisen starke physische Barrieren auf, die die Verflechtung innerhalb der Region behindern. Diese physische Trennwirkung trifft z.B. auf den Bodensee und den Rhein zu.
- Die Raumstruktur und das oberzentrale Gefüge innerhalb der Regionen prägen die Zusammenarbeit. Einerseits sind Regionen mit gleichwertigen Oberzentren vorhanden (z.B. Aachen, Maastricht, Liège), andererseits werden die Teilregionen ohne eigenes Oberzentrum durch grenznahe Oberzentren jenseits der Grenze geprägt (z.B. Basel, Zürich).
- Bei räumlich dichten Regionen tritt eine Funktionsüberschneidung auf, die als Konkurrenz wahrgenommen werden kann (z.B. Aachen, Maastricht, Liège). Allerdings sind auch andere Räume zu beobachten, in denen sich die Zentren gegenseitig stärken und ergänzen (z.B. im Bodenseeraum).
- Weiterhin sind in den Regionen am Bodensee, Hoch- und Oberrhein nach wie vor Grenzkontrollen zur Schweiz vorhanden. Dies erschwert die wirtschaftlichen und privaten Verflechtungen zwischen den Regionsteilen deutlich. Die Zugehörigkeit aller regionalen Partner zur EU ist eine wichtige Vereinfachung für EU-interne metropolitane Grenzregionen, da insbesondere europäische Förderprogramme vollumfänglich nutzbar sind. Die Schweiz als Nichtmitgliedstaat der EU erschwert für die metropolitanen Grenzregionen am Bodensee, Hoch- und Oberrhein die Möglichkeiten zur Aktivierung von Fördergeldern, da nicht alle Programme für die Schweiz offen sind.

### 1.3 Charakteristik der betrachteten metroplitanen Grenzregionen

Die folgenden Darstellungen zeigen im Überblick die besondere Situation und Herausforderungen der vier betrachteten metroplitanen Grenzregionen.



## Großregion



Der **Kern der „Großregion“** sind die Zentren Luxemburg, Saarbrücken, Trier und Metz (QuattroPole), die umgeben werden von den Städten Kaiserslautern, Nancy und Arlon.

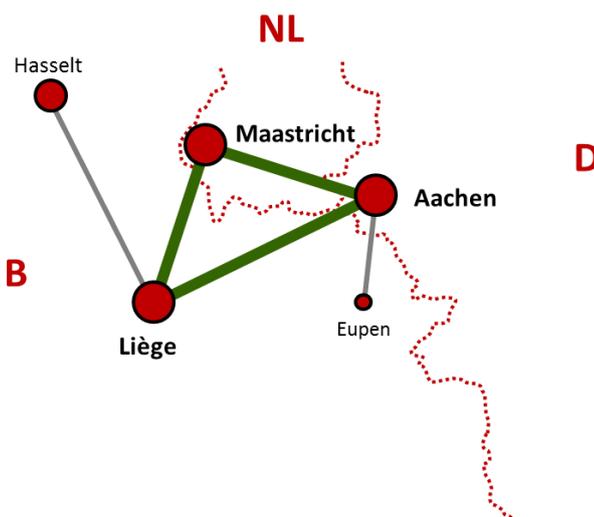
Insgesamt weist die Großregion aber eine sehr **viel größere Ausdehnung** auf und schließt sowohl die östlichen Teile von Rheinland-Pfalz als auch große Teile der Wallonie in Belgien ein.

Es **fehlen prägnante identitätsstiftende regionale Elemente** und die Wahrnehmung der Großregion als gesamthafte regionale Einheit.

Die Zusammenarbeit mit den Teilen der Region außerhalb des Kerns ist politisch motiviert und inhaltlich nur schwach ausgeprägt.

Die **Sprachbarriere** spielt eine gewichtige Rolle.

## Euregio Maas-Rhein



Die Oberzentren Aachen, Maastricht, Lüttich liegen in **unmittelbarer Nachbarschaft zueinander** (35-45 km).

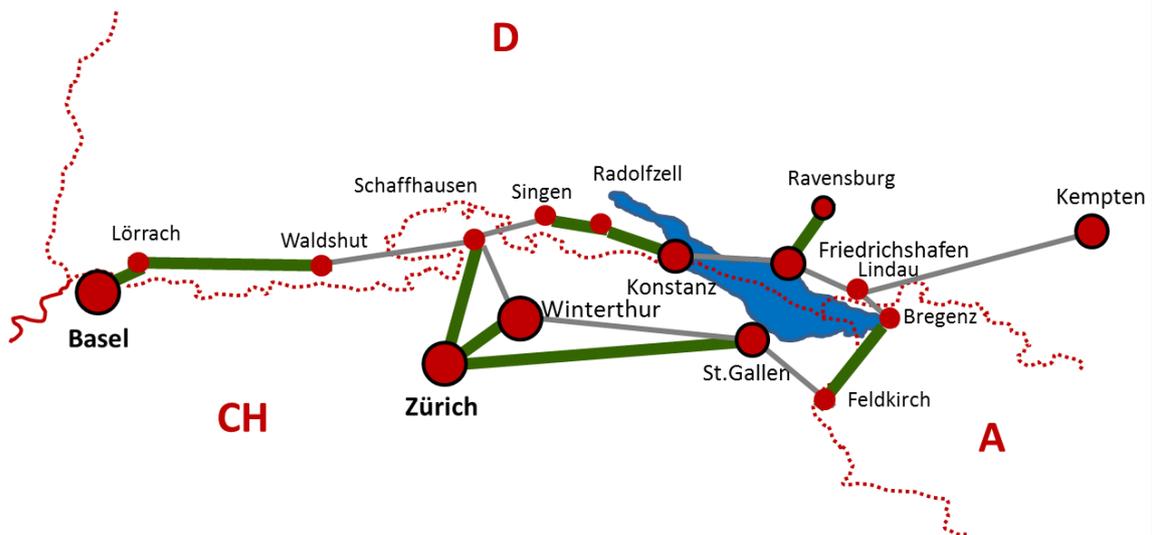
Der **Grenzraum in der Mitte der Region** liegt im Einflussbereich aller drei Städte und wird als suburbane Ergänzung von allen Städten benötigt.

Räumlich bedingt herrscht zwischen den Oberzentren eher eine **Konkurrenzsituation** als eine Kooperationsbeziehung.

Historische und emotionale **Bruchlinien** machen die Kooperation komplex.

Die **Sprachbarriere** spielt hier ebenfalls eine gewichtige Rolle.

## Bodensee-Hochrhein



Der Bodensee und der Hochrhein stellen eine starke **physische Barriere** innerhalb der Region dar.

Die **EU-Außengrenze** verläuft mitten durch die Region.

Die Region weist **kaum Sprach- und Kulturbarrieren** auf.

Die Region ist **polyzentrisch** geprägt mit einer Vielzahl an Mittelzentren und mehreren Städteverbänden bzw. kleineren Oberzentren.

Das **Oberzentrum Basel** strahlt weit nach Deutschland und Frankreich.

Die **Metropole Zürich** liegt peripher im südlichen Randbereich der Region.

Es fehlt auf deutscher Seite im Norden ein naher Metropolkern für die Region, einzelne Ober- und z.T. auch Mittelzentren übernehmen daher **übergeordnete Funktionen**.

## 2. Zusammenarbeit in den metropolitanen Grenzregionen

### 2.1 Formen der Kooperation in den metropolitanen Grenzregionen

Die Zusammenarbeit in den Regionen ist durch **kleinräumige, grenzüberschreitende Kooperationen** (z.B. Gemeinde-, Vereins- oder Schulpartnerschaften) geprägt. Diese funktioniert in allen Regionen auf lokaler Ebene gut und basiert auf starken lokalen Akteuren und tragfähigen Kontakten. Da die Aktionen überwiegend aus Eigenmitteln finanziert werden sind keine besonderen administrativen Hürden gegeben.

Ebenfalls gut funktionieren grenzüberschreitende **Städtekooperationen**, wenn diese

- bilateral vereinbart sind
- durch keinen rechtlichen Rahmen oder durch Förderrichtlinien behindert werden
- nur überschaubare Mehrkosten für die Partner verursachen

Auf der regionalen Ebene sind **grenzüberschreitende Leitbilder** eine wichtige Voraussetzung für abgestimmtes Handeln in den Grenzregionen. Aufbauend auf den Leitbildern ist das gemeinsame Handeln maßgeblich für den regionalen Erfolg. Solche Leitbilder sind aber für die Partner größtenteils nicht bindend. Die Umsetzung orientiert sich zudem an den nationalen Prioritäten.

Folgende Beispiele sind eine Auswahl für funktionierende Kooperationen in den vier grenzüberschreitenden Regionen:

- Die Städtepartnerschaft der QuattroPole schafft eine enge Verzahnung der vier Städte Luxemburg, Saarbrücken, Metz und Trier und hilft Synergien zu nutzen.
- Die Euregio Aachen bietet für Bewohner und Unternehmen in sogenannten „Grenzpunktinfos“ gebündelte, grenzüberschreitende Informationen an.
- Kooperationen zwischen Universitäten bieten ein erweitertes Forschungs- und Ausbildungszentrum (Großregion, Euregio Aachen).
- Eine Kooperation im Rettungswesen und bei den Krankenhäusern sorgt für eine bessere Versorgung bei verbesserter Kosteneffizienz (Euregio Aachen).
- Grenzüberschreitende Verkehrsinfrastruktur im Öffentlichen Verkehr wie die in Bau befindliche Straßenbahn Straßburg (FR) – Kehl (DE) sind positive Ergebnisse grenzüberschreitender Zusammenarbeit.
- Ergebnisorientierte Gremien zum grenzüberschreitenden Austausch und zur Abstimmung grenzüberschreitender Leitbilder sind am Bodensee Schlüssel zur Entwicklung des Tourismus und zur Vorbereitung von Infrastrukturprojekten.

### 2.2 Besondere Herausforderungen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit

- Die multinationalen Grenzregionen sind gegenüber Binnen-Regionen mit **finanziellem und personellem Mehraufwand** konfrontiert. Dieser resultiert einerseits aus dem größeren Abstimmungs- und Koordinationsbedarf, andererseits aufgrund unterschiedlicher Strukturen und Rechtsrahmen.
- Der administrative Rahmen der Grenzregionen ist aufgrund häufigerer **politischer Wechsel** (z.B. abwechselnd auf einer der Grenzseiten aufgrund abweichender politischer Zyklen) unstabiler als in mono-nationalen Regionen.
- **Nationale Planungs- und Finanzierungsabläufe** erschweren die Umsetzung von grenzüberschreitenden Projekten und Kooperationen.

- Auch für kleinräumige Infrastruktur (z.B. lokale, grenzüberschreitende Radwegeverbindungen) sind hohe **planerische Hürden** zu meistern (z.B. Erfüllung mehrerer nationaler Planungsstandards und -kulturen innerhalb eines Projektes)
- In der strategischen Planung handelt bislang häufig jeder Partner für sich, es gibt nur in begrenztem Maße eine **koordinierte, langfristige Planung**, die territorialen Zusammenhänge und Aspekte werden bislang nicht ausreichend berücksichtigt. Ausnahmen sind regionale Leuchtturmprojekte mit überregionaler Strahlkraft.
- **Physische Barrieren** fallen häufig mit dem Grenzverlauf (z.B. Bodensee, Rhein) zusammen, daher sind die teuren, technisch oder planerisch aufwändigen Maßnahmen zu ihrer Überwindung häufig nur grenzüberschreitend lösbar.
- **Nationale Interessen** haben einen spürbaren Einfluss bei der Entscheidung zum Infrastrukturausbau und -erhalt. So ist insbesondere die national betriebene Subvention von Regionalflughäfen ein Beispiel einer besonders unwirtschaftlichen Strategie, die im Ergebnis sogar für den Nutzer zu einem schlechteren Angebot führt als ein kooperativer, grenzüberschreitender Ansatz.
- **Teilräumliche Interessen** erschweren zum Teil die grenzüberschreitende Zusammenarbeit. So können sich z.B. grenzferne Teilräume der Gefahr ausgesetzt sehen durch die grenzüberschreitende Kooperation an Gewicht zu verlieren.
- Durch grenzüberschreitende Kooperationen entsteht häufig kein konkreter Nutzen für die Partner, da **Förder- und Finanzierungsmittel** nicht jenseits der Grenze eingebracht werden können. Im Zweifel ist es für eine Region aufgrund der nationalen Infrastrukturpolitik und -finanzierung einfacher, unwirtschaftliche Doppel-Infrastrukturen auf beiden Seiten der Grenze zu finanzieren, anstelle eine gemeinsame, gut ausgelastete Infrastruktur aus zwei nationalen Fördertöpfen zu erstellen. Durch den „Verzicht“ auf der eigenen Seite verfallen Fördergelder, die auf der anderen Grenzseite keinen Nutzen stiften.
- Die **grenzüberschreitenden Leitbilder** sind zumeist nicht verbindlich und haben lediglich den Status einer Absichtserklärung. Die Umsetzung beschlossener Ziele läuft individuell nach nationalem Recht. Die fehlende Verbindlichkeit trifft auch auf andere grenzüberschreitende Planungen (z.B. Themenpapiere) zu und erschwert somit die Erreichung von grenzüberschreitenden Zielen.
- Grenzüberschreitende Regionen haben vielfach ein **Wahrnehmungs- bzw. Identitätsproblem**. Einerseits sind die Grenzregionen nicht ausreichend im nationalen Planungskontext verankert, andererseits ist sowohl die Eigen- als auch die Außenwahrnehmung schwach. Eine geringe Identifikation als grenzüberschreitende Region erschwert die regionale Positionierung und die Umsetzung wichtiger Projekte zur Nutzung der regionalen Chancen.
- Die **INTERREG -Mittel** sind heute als „Schmiermittel“ für die regionale grenzüberschreitende Zusammenarbeit unverzichtbar. Von daher steht die Frage im Raum, wie sich die Kooperation und Zusammenarbeit in der Region entwickeln, wenn diese Mittel wegfallen würden. Ein Problem besteht darin, dass auch wenn Regionen gemeinsam INTERREG-Projekte initiieren, sich zum Teil keine kommunalen Partner finden, da der Verwaltungsaufwand in diesen Projekten für die Kommunen sehr groß ist und zum Teil den absehbaren Nutzen übersteigt.

## 2.3 Handlungsbedarf im Themenfeld Verkehr

### Öffentlicher Verkehr

Die Handlungsbedarfe im Themenfeld öffentlicher Verkehr lassen sich grob in drei Unterthemen aufgliedern. In der direkten Nutzeransprache sollten Barrieren, vor allem kommunikative aber auch Zugangs- und Zugriffsbeschränkungen minimiert werden. Für die allgemeine Nutzbarkeit benötigt es eine grenzübergreifende Abstimmungen und für die Identitätsbildung als Region eine abgestimmte öffentliche Kommunikation.

#### Barrieren beseitigen

- Mehrsprachige Fahrscheinautomaten sowie Fahrpläne, Informationen und Durchsagen an den Stationen, auch zu grenzüberschreitenden Anschlüssen
- Akzeptanz aller Währungen der Region an Fahrscheinautomaten und Verkaufsstellen im Anschlussgebiet an die Schweiz
- Gleiche Komfortstandards für grenzüberschreitend eingesetzte Fahrzeuge wie im Binnenverkehr (z.B. Barrierefreiheit)
- Einheitliche grenzüberschreitende (regionale) Regelungen für die Fahrrad- und Gepäckmitnahme

#### Grenzübergreifend abstimmen

- Grenzüberschreitende Fahrplanabstimmung, Herstellung von Anschlüssen zu grenzüberschreitenden Verkehre
- Ganzheitliche, grenzüberschreitende regionale Tarife, die Tarife grenzüberschreitender Relationen dürfen nicht teurer sein als vergleichbare nationale Relationen
- Gegenseitige Anerkennung von vergünstigten Tarifen (nationale und regionale Ermäßigungen, Rabatte für Zeitkartenbesitzer, Sozialtarife für Schüler, Studenten, u.Ä.)
- Anschlusssicherung im grenzüberschreitenden Verkehr
- Einheitliche Definition und Standards für Produkte des öffentlichen Verkehrs (z.B. Express-Verkehre mit Verbindungsfunktion)
- Regelungen zur Nutzbarkeit von Fernverkehrsangeboten auf kurzen, grenzquerenden Abschnitten bei ungenügendem Regionalverkehrsangebot
- Definition und Umsetzung von Bedienstandards (Takt, Fahrzeit, etc.) für grenzüberschreitende Verbindungen, Erfüllung der Angebotsqualität gemäß der nationalen Standards für Nahverkehr beider Grenzländer
- Vollständige Integration des regionalen Angebots des öffentlichen Verkehrs in Auskunftssysteme (auch lokale Busangebote im Ausland, Bahnhofs- und Haltestellenpläne)

#### Öffentlich kommunizieren

- Schaffung regionaler Informationsangebote für grenzüberschreitende Pendler und touristische ÖV-Kunden mit Hinweisen zu nationalen Besonderheiten im öffentlichen Verkehr
- Schaffung eines einheitlichen Erscheinungsbildes bzw. Corporate Identity des regionalen öffentlichen Verkehrs

### Individualverkehre

Bei der Verbesserung der Infrastruktur für den Individualverkehr ist weniger eine Abstimmung und Koordination mit Interessenträgern der Privatwirtschaft notwendig als eine Verknüpfung

behördlicher Initiative. Maßnahmen können teilweise aber auch im eigenen Verwaltungsbereich durchgeführt werden und so Entwicklungen anstoßen. Größere bauliche Anpassungen tangieren eher die nationale Ebene und grenzüberschreitende Zusammenarbeit.

- Schaffung engmaschiger, grenzüberschreitender Vernetzung für den regionalen Straßenverkehr gemäß der Standards nationaler raumplanerischer Ansätze
- Schaffung direkter Verknüpfungen der übergeordneten (Fern-)Straßennetze
- Durchgängige, regionale Radwege und -routen
- Stärkung der grenzüberschreitenden Wegeangebots für den Tourismus (Fahrrad, Wanderrouten)
  
- Grenzüberschreitend einheitliche, ggf. mehrsprachliche regionale Beschilderung für den Straßenverkehr, insbesondere von Zielen im Nachbarland
- Grenzüberschreitende regional abgestimmte Wegweisung im Straßenverkehr
- Schaffung ausreichender Kapazitäten und Anlagen für die Zoll- und Grenzabfertigung (nur Schweiz)

### 3. Ansätze zur Stärkung der metropolitanen Grenzregionen

Die folgenden Aspekte zeigen verschiedene Handlungsansätze zur Stärkung der metropolitanen Grenzregionen und zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Kooperation.

#### 3.1 Identität und Außenwahrnehmung der Region stärken

Vielfach ist eine geringe grenzüberschreitende Identität in den Grenzregionen bei Politik, Fachplanern und in der Öffentlichkeit wahrzunehmen. Eine starke grenzüberschreitende Identifizierung mit den Nachbarn unterstützt die Stärkung der IMeG-Regionen.

Die Außenwahrnehmung der Grenzregionen ist häufig schwach ausgeprägt. Insbesondere gegenüber übergeordneten Verwaltungsebenen und Gremien ist eine Stärkung des Bewusstseins für die grenzüberschreitenden Verflechtungen zu erreichen.

Ansätze:

- Gemeinsam Auftreten – gemeinsam handeln: Stärkung der Außenwahrnehmung als Regionen durch gemeinsame Positionierung und gegenseitige Unterstützung
- Kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit zur Schaffung eines öffentlichen Bewusstseins
- Alle Teile der Grenzregion sollen partizipieren und profitieren, die Schaffung von Win-win-Situation stärkt die grenzüberschreitende Identität
- Stärkung der regionsinternen Vernetzung durch den Abbau von Grenzbarrieren
- Realisierung von identitätsstiftenden Projekten (z.B. grenzüberschreitender Verkehrsverbund) und zugehöriger Öffentlichkeitsarbeit, insbesondere die Themenfelder Infrastruktur, Kultur und Tourismus schaffen Identität in der Öffentlichkeit

#### 3.2 Optimierung der organisatorischer Strukturen

Zumeist sind genügend grenzüberschreitende Gremien vorhanden, in manchen Regionen gibt es viele Organisationen und Organe, die sich zum Teil nicht ausreichend miteinander abstimmen, ähnliche Funktionen haben oder über ungenügend erkennbare Kompetenzen verfügen. Die Schaffung neuer Gremien bringt keine Abhilfe, bestehende Gremien müssen gestärkt werden,

indem sie verstetigt, normalisiert und institutionalisiert werden und über definierte Kompetenzen verfügen.

Unterschiedliche Ebenen der Zuständigkeit beiderseits der Grenze, die „schiefen Ebenen“ in den Strukturen, erschweren die Zusammenarbeit. Die Zuständigkeits- und Kompetenzfragen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit sind zu klären. Es sind mindestens individuelle grenzüberschreitende Lösungen zu finden.

Ansätze:

- Politische Ebene und fachliche Ebenen sind in den Austausch einzubeziehen
- Grenzüberschreitender Dialog zwischen Bund, Ländern, Regionen, Kreisen, Städten und Gemeinden sowie Verständigung über die Ebenen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und die Verteilung der Kompetenzen, bestenfalls ist eine Europäisierung dieses Dialogs anzustreben
- „Grenzmakler“ bzw. „Kümmerer“ übernehmen die Aufgabe der Koordinierung grenzüberschreitender Themen für Fachplanung und Politik auf der jeweiligen Ebene (z.B. auf Ebene des Bundeslandes), dieser kennt die Ansprechpartner in den Nachbarländern und deren Kompetenzen und hält stetigen Kontakt

### 3.3 Umsetzungsorientiertes Arbeiten auf der strategischen Ebene

Grenzüberschreitende Strategien müssen von allen Partnern umsetzungsorientiert angegangen werden. Viele Konzepte und Strategien sind auf Papier vorhanden und werden geduldig vor einer Umsetzung hin- und hergeschoben. Aus den Strategien wird in den Teilregionen nur ein „kleinster gemeinsamer Nenner“ umgesetzt.

Ansätze:

- Erarbeitung von umsetzungsorientierten Aktionsplänen
- Konzentration auf gemeinsame Schlüsselprojekte
- Themenspezifisches Vorgehen zu drängenden territorialen Aufgaben (z.B. Hochwasserpartnerschaften, Verkehrsinfrastruktur, grenzüberschreitende Naturparkes Siedlungsflächenentwicklung)
- Klare, verbindliche Absprachen zur Umsetzung
- Öffentlichkeitsarbeit auf dem Weg zur Zielerreichung

### 3.4 Schaffung von Verbindlichkeit in der grenzüberschreitender Zusammenarbeit

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit erfolgt heute vielfach auf freiwilliger Basis, es besteht innerhalb der Region teilräumliche Autonomie des Entscheidens und Handelns. Die geringe Verbindlichkeit der Strategien ist ein Hemmschuh für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Es sind Wege zu finden, wie die Verbindlichkeit der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit verbessert werden kann.

Ansätze:

- Verständigung über die Verbindlichkeit von grenzüberschreitenden Strategien,
- Verpflichtung zur Umsetzung beschlossener Bausteine mit der Verabschiedung der Strategie

- Regelmäßige, gemeinsame Überprüfung der Zielerreichung grenzüberschreitender Strategien

### 3.5 Abstimmung und Stärkung der Zusammenarbeit bei der Infrastrukturplanung

Alle metropolitanen Grenzregionen berichten von einem besonderen Bedarf an grenzüberschreitender Verkehrsinfrastruktur, dies betrifft den (motorisierten und nichtmotorisierten) Individualverkehr, in besonderem Maße aber den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr. Die Hemmnisse sind hier besonders groß und betreffen u.a. technische, organisatorische, finanzielle und rechtliche Barrieren. Dem Abbau von Infrastrukturbarrieren kommt eine besondere Bedeutung für die Vernetzung der Regionen zu.

Zum Aufbau und Erhalt eines zukunftsorientierten finanzierbaren Infrastrukturkonzeptes ist ein integrierter, grenzüberschreitender Ansatz erforderlich.

Ansätze:

- Der Bedarf und die künftigen Entwicklungen (Siedlungsstruktur, Einwohnerentwicklung, Verkehrsnachfrage) sind grenzüberschreitend zu bewerten
- Austausch zu vorhandenen Fachplänen und Information zu geplanten Maßnahmen
- Definition eines Ziel- und Umsetzungskonzeptes
- Nutzung vorhandener nationaler Instrumente (z.B. in Deutschland Verkehrsentwicklungsplanung)
- Gemeinsame, übergeordnete Abstimmung zu den nationalen Anforderungen als Blaupause für alle Grenzregionen
- Schaffung eines geeigneten, grenzüberschreitenden Förderrahmens europäischer Förderinstrumente (z.B. durch dauerhafte, stetige Fördermittel als Ausgleich für den Mehraufwand der Grenzregionen)

### 3.6 Schaffung von Synergien zur Stärkung der Regionen

Heute entsteht zumeist kein Nutzen für einen Grenzpartner, wenn er auf eigene Infrastruktur zugunsten des Nachbarn verzichtet. Instrumente zur grenzüberschreitenden Finanzierung von Infrastruktur (z.B. in den Bereichen Verkehr, Kultur, Tourismus) sind nicht ausreichend vorhanden und verankert. Es ist ein passender Rechtsrahmen zu schaffen, der den Aufbau gemeinsamer Infrastruktur erleichtert und grenzüberschreitende Synergien für alle Partner belohnt. Dies betrifft die Bundesländer sowie die nationale und europäische Ebene.

Ansätze:

- Grenzüberschreitende Abstimmung zu Bedarf und künftiger Entwicklungen
- Schaffung von passenden Grundlagen zur grenzüberschreitenden Planung und Finanzierung
- Schaffung eines Ausgleichs bei der Investition in grenzüberschreitende Kooperationen und gemeinsame Infrastruktur
- Schaffung eines Ausgleichs des Mehraufwandes aufgrund der grenzüberschreitenden Kooperation