

Abschlussworkshop zum Forschungsprojekt
„Zukunftsfähige politisch-administrative Strukturen als Erfolgsfaktor der
Wissenschaftsmetropole Ruhr“
15. September 2014, Bochum

RUB

Einführung

Prof. Jörg Bogumil ◦ Prof. Rolf G. Heinze



Wissenschaftsmetropole Ruhr als regionale Zukunftsvision

Annahme: Das Ziel der Schaffung einer **Wissenschaftsmetropole Ruhr** ist die zentrale Zukunftsoption für die Wettbewerbsfähigkeit des Ruhrgebiets.

- Wachstumsstarke Standorte zeichnen sich durch ein enges regionales Zusammenspiel von Wirtschaft, Wissenschaft, Zivilgesellschaft und Politik aus.
- Wissen gilt dabei als zentraler Produktionsfaktor, von dem die Wettbewerbsfähigkeit der Region abhängt. Technologietransfer und Wissensteilung schaffen Innovationen.
- Als Bedingung dafür muss die Kooperation und Wissensvernetzung innerhalb der Region intensiviert werden.

Politikfelder

■ Kulturpolitik

- weicher Standortfaktor
- Kultur als Innovationsmotor
- Annahme: Zunahme an Kooperation durch RUHR.2010

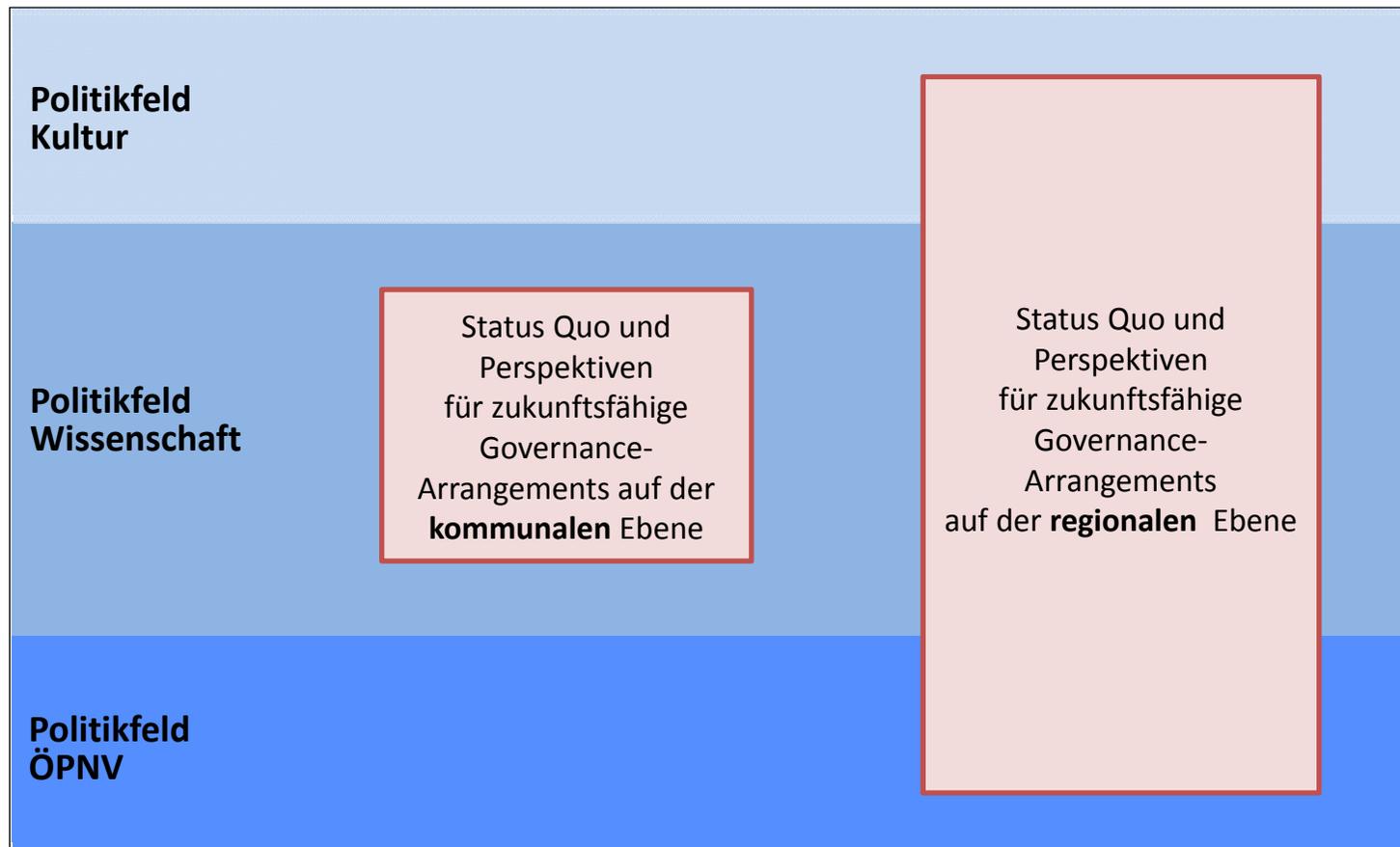
■ Wissenschaftspolitik

- Wissenschaftseinrichtungen bilden die Grundvoraussetzung für eine Wissensmetropole
- Annahme: Wissen gewinnt in der Region an Bedeutung
- Frage nach dem Beitrag der kommunalen und regionalen Akteure aus Politik und Verwaltung für den Wissenstransfer

■ Öffentlicher Personennahverkehr

- Harter Standortfaktor
- Annahme: Verkehrsnutzungsdefizite
- Qualitätsverbesserung durch Kooperation

Untersuchungsfragen



Methode

- **Kulturpolitik**
 - Dokumentenanalyse
 - 21 leitfadengestützte Experteninterviews

- **Wissenschaftspolitik**
 - Dokumentenanalyse
 - 20 leitfadengestützte Experteninterviews
 - bundesweite Fragebogenerhebung

- **Öffentlicher Personennahverkehr**
 - Dokumentenanalyse
 - 8 leitfadengestützte Experteninterviews

Untersuchungsraum

Kulturpolitik und Wissenschaftspolitik

Ruhrgebiet = Regionalverband Ruhr (RVR)



Quelle: Regionalverband Ruhr

Untersuchungsraum

ÖPNV



Quelle: eigene Darstellung

Abschlussworkshop zum Forschungsprojekt

„Zukunftsfähige politisch-administrative Strukturen als Erfolgsfaktor der
Wissenschaftsmetropole Ruhr“

15. September 2014, Bochum

RUB

Vernetzte Kultur in der Metropole Ruhr - Kulturhauptstadt als ein Instrument der Metropolenbildung?

Maren Schickentanz, Dipl. Soz.-Wiss.



Gliederung

1. Untersuchungsfeld
2. Nachhaltigkeitsarchitektur von RUHR.2010
3. Bilanz

1. Untersuchungsfeld

Kulturmetropole Ruhr

- **Politikfeld Kultur**
 - Weicher Standortfaktor
 - Anlass: Kulturhauptstadt RUHR.2010
- **Untersuchungszeitraum:**
 - September 2012 bis Mai 2013
- **Interviewpartner:**
 - Kulturdezernenten/Kulturamtsleiter
 - Projektmanager

1. Untersuchungsfeld

Ausgangspunkt

„Die kulturelle Zusammenarbeit der Städte, Kreise und Gemeinden des Ruhrgebiets ist nicht nur Basis für Programmrealisierung, sondern sollte eine **Verstetigung** erfahren auf all den Feldern, die sich im Laufe der nächsten Jahre als geeignet erwiesen. Die Kulturhauptstadt 2010 ist der **Treibriemen für den weiteren Aufbau regionaler Kooperationsstrukturen**, die auch über den Kulturbereich hinaus Wirkung entfalten, insbesondere in neuen Strategien der Stadt- und Regionalentwicklung münden können.“ (Scheytt 2011)

1. Untersuchungsfeld

Forschungsinteresse

- **RUHR.2010**
Konnte die Kulturhauptstadt nachhaltige Kooperationsstrukturen installieren?
- **Metropole Ruhr**
Dienen die entstandenen Netzwerke im Kultursektor der Metropolenbildung im Ruhrgebiet?

1. Untersuchungsfeld

Programmgestaltung RUHR.2010

- **Programmsäulen:**

- Stadt der Kulturen (Integration)
- Stadt der Möglichkeiten (Urbanität)
- Stadt der Künste (Identität)
- Stadt der Kreativität (Kreativwirtschaft)

- **Auswahlkriterien:**

- Modellcharakter für Europa
- Verbindung von Menschen und Ideen in Form von Netzwerken und künstlerischem Austausch
- Nachhaltigkeit

➤ **RUHR.2010 realisierte 5.500 Veranstaltungen in 300 Projekten.**

1. Untersuchungsfeld

Finanzierung von RUHR.2010

RUHR.2010 GmbH

- Gesamtbudget 81 Mio. EUR
 - 65 % Finanzierung von Projekten
 - 15 % Geschäftsbetrieb der GmbH
 - 20 % nationale und internationale Vermarktung
- Privates Sponsoring = 19 % des Gesamtbudgets

Kommunen

- Die beteiligten 53 Kommunen erhielten vom Land Nordrhein-Westfalen zur Durchführung und Realisierung von Projekten je zwei Euro pro Einwohner.

2. Nachhaltigkeitsarchitektur

Organisationsstruktur



2. Nachhaltigkeitsarchitektur

Finanzierung

Die Nachhaltigkeitsstruktur erhält jährlich 4,8 Mio. EUR

- 3,1 Mio. EUR: Kultur Ruhr GmbH
 - 1,1 Mio. EUR: RTG
 - 0,1 Mio. EUR: WMR:
 - 0,2 Mio. EUR: RVR
 - Rest: Overhead-Kosten
- 2,4 Mio. trägt das Land NRW
 - 2,4 Mio. finanzieren die Kommunen des RVR durch eine Verbandsumlage

2. Nachhaltigkeitsarchitektur Projekte

Kultur Ruhr GmbH

- **Urbane Künste Ruhr**
 - Emscherkunst
 - Über Wasser gehen
 - Kulturkanal
 - RuhrKunstMuseen

Ruhr Tourismus GmbH

- **Day of Song**
- RuhrKunstMuseen

Ecce/WMR

- **Kreativ.Quartiere Ruhr**
- **Europäisierung**

RVR

- **Kulturhauptstadt-beauftragtenkonferenz**
- **Kulturkonferenzen**
- **Stiftung Kulturhauptstadt Ruhr2010**
- **Klimametropole RUHR 2022**

3. Bilanz

der Nachhaltigkeit von RUHR.2010

- Das Ergebnis stellt einen Kompromiss dar, mit dem viele Verhandlungspartner zufrieden sind.
- Der langwierige Aushandlungsprozess einer Nachfolgestruktur führt zu
 - Verlust von Netzwerkpartnern,
 - Verlust an Motivation,
 - Verlust an Vertrauen.
- Die Zersplitterung der RUHR.2010 GmbH führt zu
 - Intransparenz,
 - Fortführung einzelner Projekte.
- Geldmangel hemmt die Kooperationsbereitschaft.

3. Bilanz

von RUHR.2010 für die Metropolenbildung

- Die positiven Kooperationserfahrungen von RUHR.2010
 - bauen Kooperationsbarrieren ab
 - stärken das Wir-Gefühl der Region
 - ermöglichen ein Kennenlernen regionaler Partner
 - bewirken die Chance der Übertragbarkeit auf andere Politikfelder
- Der Projektcharakter von RUHR.2010
 - befördert keine harten Kooperationen in der Kulturpolitik
 - verbessert nicht die Beziehungen zur Wirtschaft

Abschlussworkshop zum Forschungsprojekt
„Zukunftsfähige politisch-administrative Strukturen als Erfolgsfaktor der
Wissenschaftsmetropole Ruhr“
15. September 2014, Bochum

RUB

Der ÖPNV in der Metropole Ruhr

—

Zur Ambivalenz eines viel gescholtenen Politikfeldes

Fabian Beckmann, M.A. Soz.-Wiss.

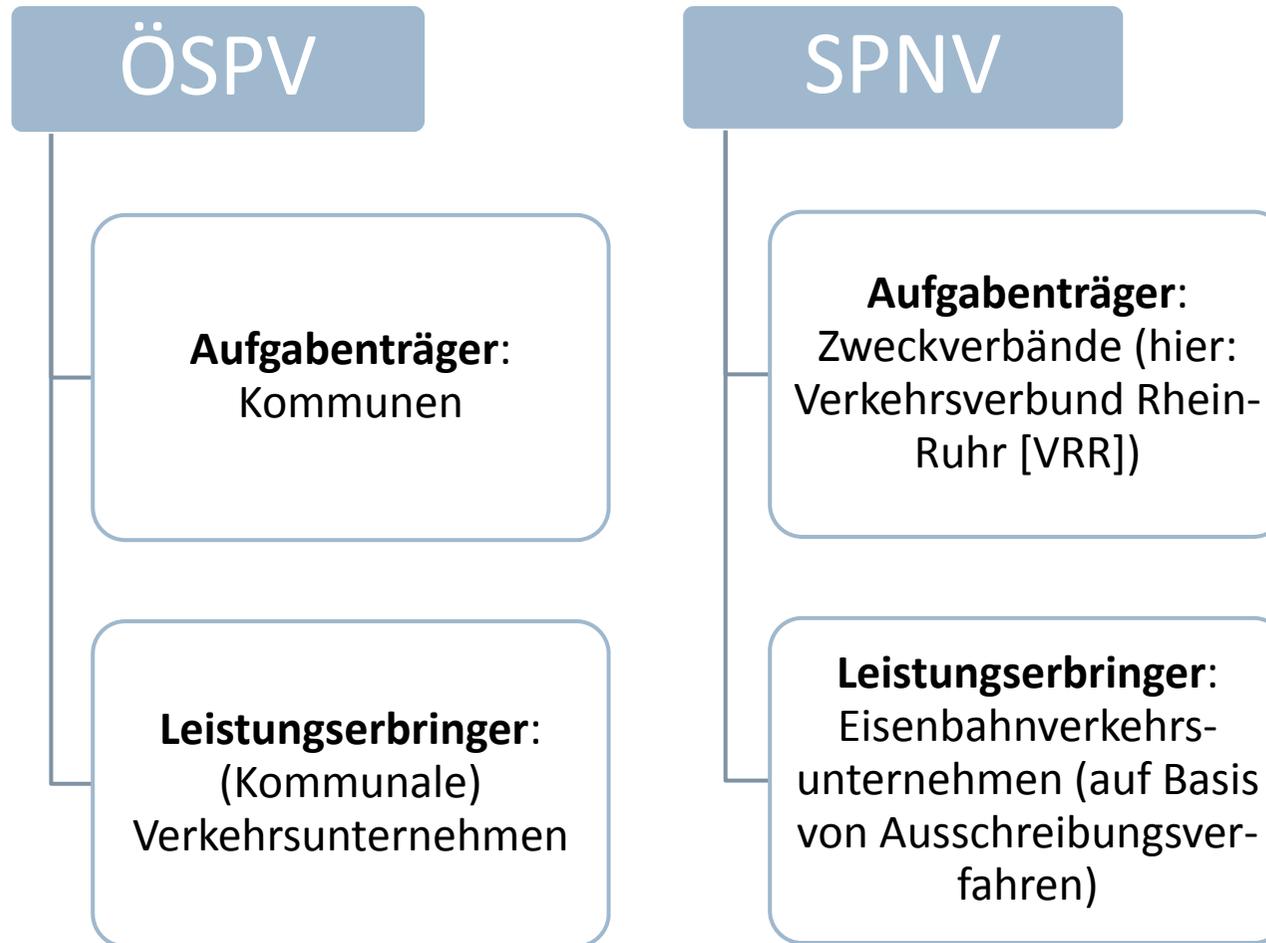


Agenda

- I. Die Organisationsstrukturen im ÖPNV in der Metropole Ruhr
- II. Die Finanzierung des ÖPNV
- III. Service und Attraktivität des ÖPNV in der Metropole Ruhr
- IV. Mobilitätsverhalten/ Modal Split
- V. Interkommunale Kooperation im ÖPNV in der Metropole Ruhr
- VI. Fazit

Die Organisationsstrukturen im ÖPNV in der Metropole Ruhr

Aufgabenträgerschaft und Leistungserbringung



Der VRR als „Schlüsselakteur“ im ÖPNV in der Metropole Ruhr

- Heutige Kernaufgaben umfassen:
 - Aufgabenträger für den SPNV (zuständig für die Planung, Organisation, Ausgestaltung und Finanzierung des SPNV)
 - Finanzierung des ÖPNV: (1) Finanzierung der ÖPNV-bedingten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in seinem Zuständigkeitsbereich sowie (2) nach §12 und 13 ÖPNVG NRW Bewilligungsbehörde für Infrastrukturförderung
 - Hinwirkung auf einen integrierten ÖPNV in seinem Gebiet (ÖSPV, SPNV und insbesondere die Schnittstellen)
- Organisation nach dem Drei-Ebenen-Modell:
 - Politische Ebene der Städte und Kreise
 - Management-Ebene mitsamt der VRR-eigenen Organe
 - Operative Ebene der Verkehrsunternehmen, die Mitglied im VRR sind

Organisationsstrukturen: Problemlagen und Kritik

- **Fehlen einer übergeordneten Instanz:**

Organisationsstrukturen im polyzentralen Ruhrgebiet fragmentiert, kommunale NVP mitunter zu lokal ausgerichtet („Kirchturmdenken“), ein „Moderator“ fehlt (VRR lediglich mit Hinwirkungsfunktion)

- **Zu viele VU im Ruhrgebiet?**

Fehlende Nutzung von Synergieeffekten vs. Verweis auf räumliche Nähe für eine gute ÖPNV-Planung und Leistungserbringung

- **(Partei-)politische Verflechtungen** zwischen Kommunen und kommunalen Verkehrsunternehmen verhindern zum Teil betriebswirtschaftliche Sanierungen
→ innerorganisationale Beharrungseffekte durch parteipolitische Durchdringung von Geschäftsführungen etc. und die Frage, wie kommunale Unternehmen geführt werden müssen

Die Finanzierung des ÖPNV

Die zentralen öffentlichen Finanzierungstöpfe auf Bundesebene

Regionalisierungsmittel

- Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG)
- Größter Finanzierungstopf des ÖPNV
- 2014: 7,298 Milliarden Euro (hiervon 1,150 Milliarden Euro für NRW); 1,5% jährliche Dynamisierungsrate
- 2014 Neuverteilung auf die Bundesländer

Entflechtungsmittel

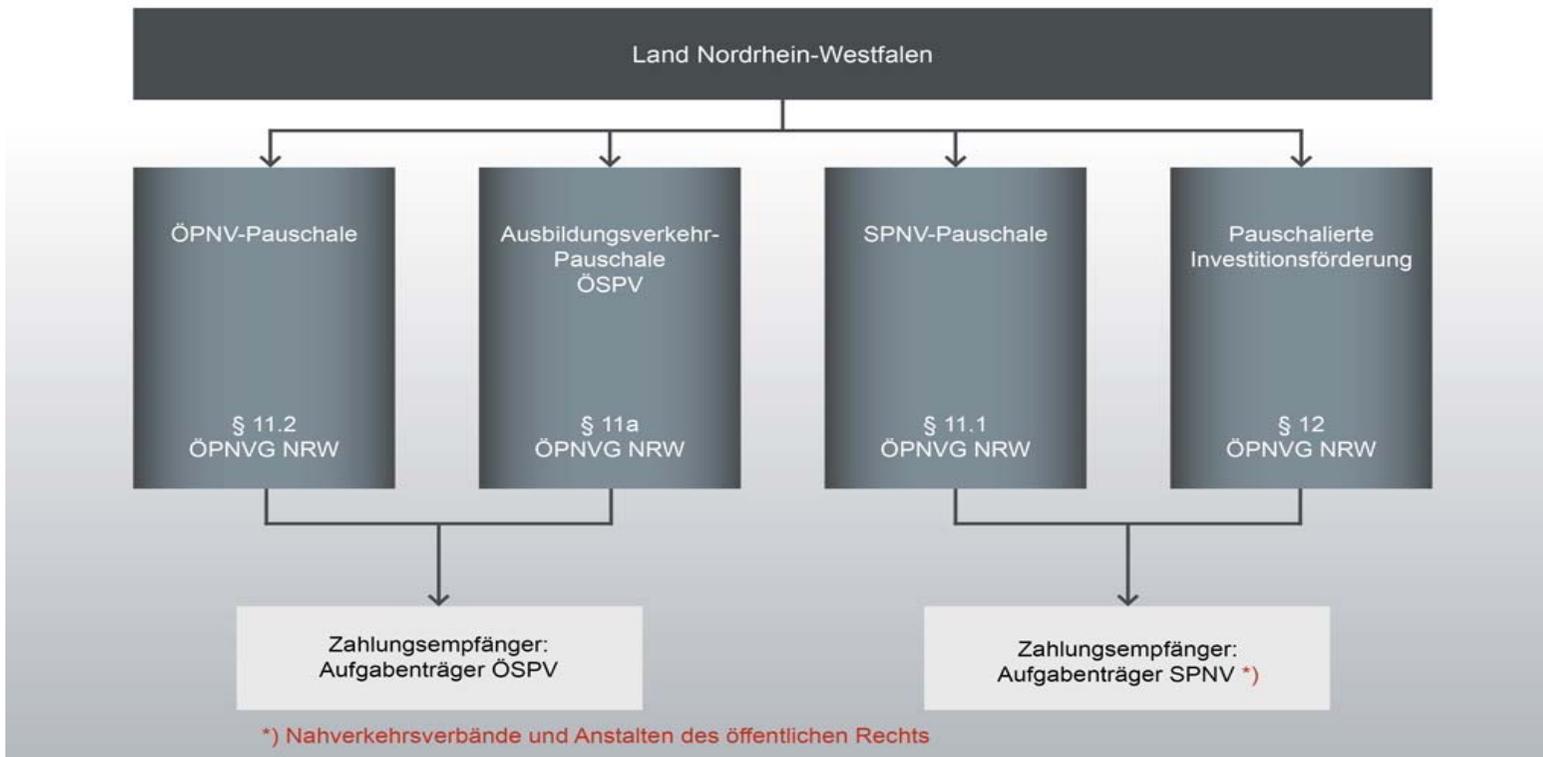
- Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (EntflechtG)
- 1,335 Milliarden Euro (hiervon 259,52 Millionen Euro für NRW)
- Läuft 2019 aus

GVFG-Bundesprogramm

- Gemeindesverkehrsfinanzierungsgesetz-Bundesprogramm
- Förderung von Großprojekten (Volumen > 51,5 Mio. €) im ÖSPV und SPNV
- Varianz in der Höhe und Mittelverteilung aufgrund des projektbezogenen Charakters (2012 rund 320 Mio. €)
- Läuft 2019 aus

ÖPNV-Finanzierung in NRW

Die vier Säulen der ÖPNV-Förderung in NRW

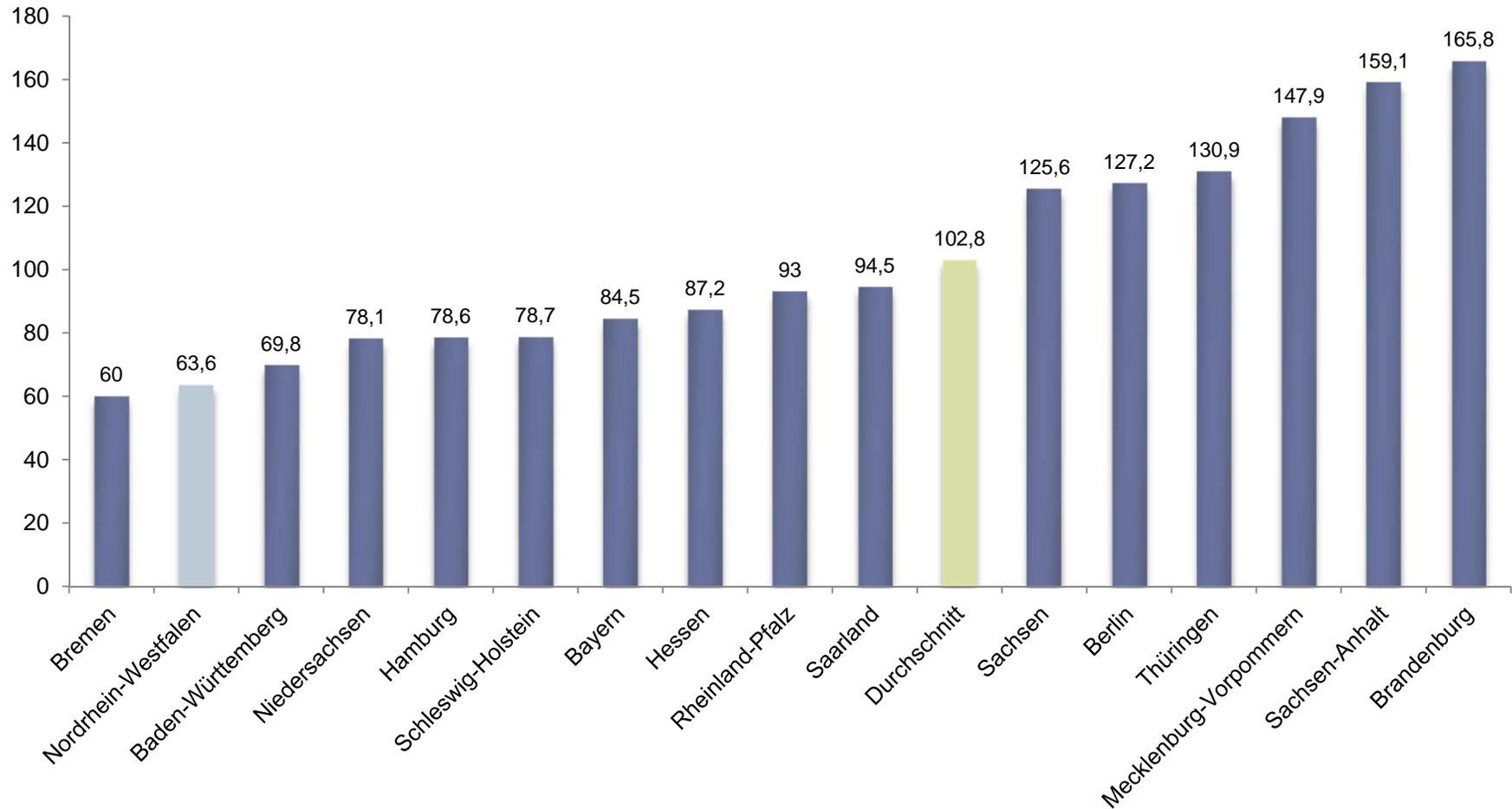


Quelle: Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW, Internetauftritt

Finanzierung: Problemlagen und Kritik

- Einigkeit, dass der ÖPNV traditionell ein **Verlustgeschäft** darstellt
- Problemlagen werden insbesondere **perspektivisch** gesehen
 - Auslaufen der Entflechtungsmittel sowie jener Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm; Neuverteilung der Regionalisierungsmittel
 - Schwierig: Fehlende verbindliche Zusagen des Bundes führen (1) zur Verschleppung des im Ruhrgebiet manifesten Investitionsstaus (U-Bahn-Tunnel, technische Systeme etc.) und damit (2) zu einer fehlenden Planungssicherheit der (kommunalen) Akteure
- Kritik zudem an **Verteilung der Regionalisierungsmittel pro Einwohner**
- Uneinigkeit bezüglich **alternativer Finanzierungsinstrumente** (City-Maut, Nahverkehrsabgabe etc.): sinnvolle Instrumente zur finanziellen Entlastung vs. kaum durchsetzbare Modelle (im polyzentralen Ruhrgebiet), die nicht auf Akzeptanz stoßen würden

Regionalisierungsmittel pro Einwohner nach Bundesland (in €, 2012)



Quelle: Eigene Berechnung und Darstellung, Datenquelle (Regionalisierungsmittel): MBWSV NRW 2013; Datenquelle (Einwohnerzahlen): Statistische Ämter der Länder

Service und Attraktivität des ÖPNV in der Metropole Ruhr

Qualitätsmerkmale des ÖPNV

- Keine formalrechtliche Konkretisierung hinsichtlich der Quantität und Qualität eines als gut oder attraktiv zu bezeichnenden ÖPNVs
- Dennoch wird gemeinhin auf drei zentrale Qualitätsaspekte eines guten ÖPNV hingewiesen
 1. Reisegeschwindigkeit
 2. Verlässlichkeit
 3. Fahrkomfort
- Status quo und Problemlagen divergieren zwischen den Städten in der Metropole Ruhr sowie zwischen dem ÖSPV und SPNV

SPNV: Positive Aspekte und Problemlagen

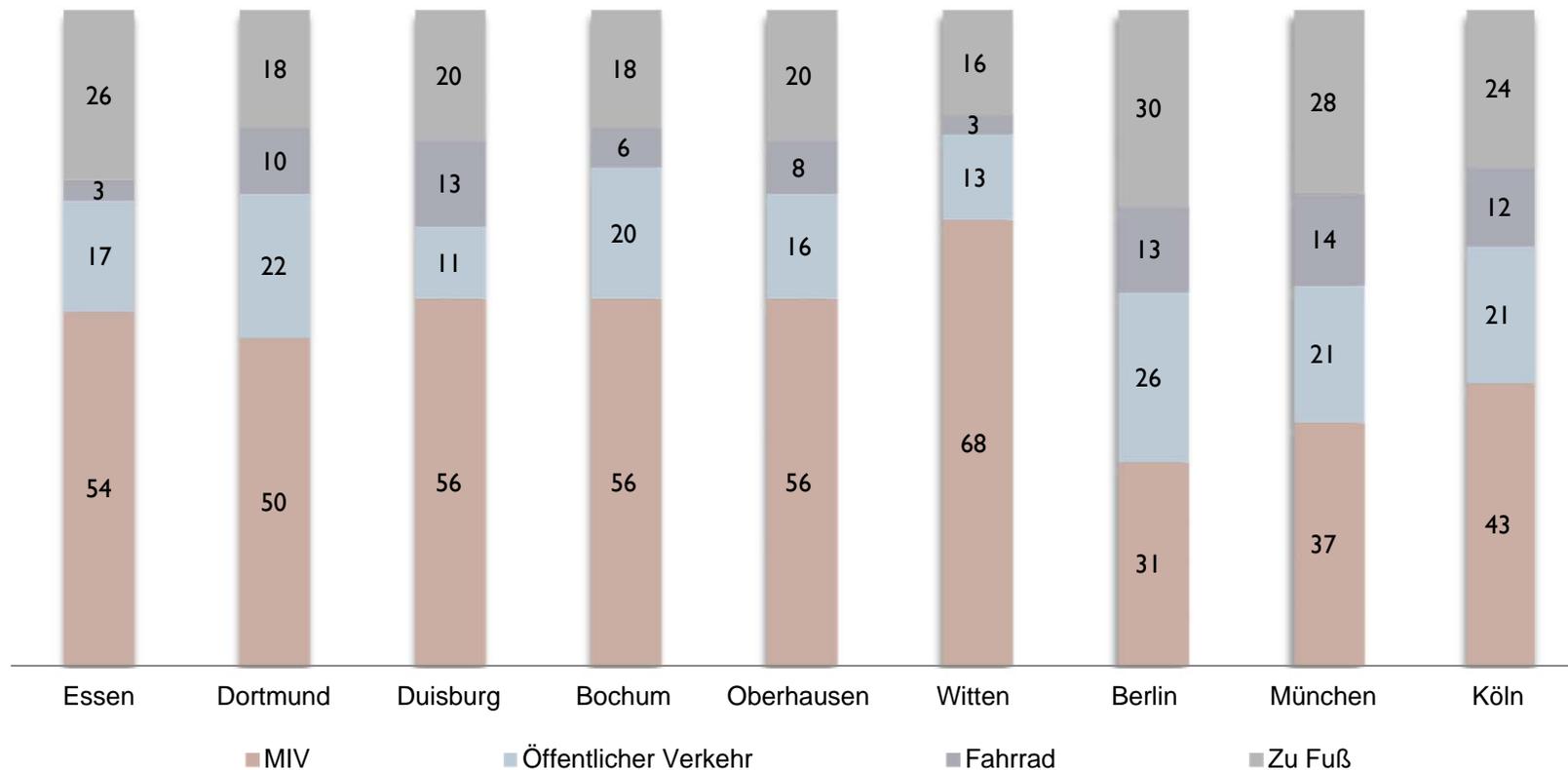
- Zufriedenstellend: *Streckennetz, Taktzeiten* und *Reisegeschwindigkeit*
- Zwei zentrale Problemlagen
 1. Geringe Leistungsfähigkeit der *West-Ost-Achse*: Konkurrenz zum Fernverkehr, zu wenige Schienen, Vorfahrtsrecht des Fernverkehrs sowie Kaskadeneffekt bei Störungen und Verspätungen → Investitionen ins Schienennetz erforderlich
 2. Traditionell schlechte *Nord-Süd-Verbindungen*
- Hoffnung ruht diesbezüglich auf dem RRX, der zu einer Entzerrung hochfrequentierter Strecken und Linien führen werde
- Positiv werden die Aspekte *Sicherheit* und *Sauberkeit* beurteilt: Lob für den „Wettbewerb auf der Schiene“ → klar definierte Zielvorgaben, eine insgesamt stärker ausgeprägte Service-Orientierung sowie eine finanzielle Entlastung aufgrund von Effizienzsteigerungen

ÖSPV: Positive Aspekte und Problemlagen

- Recht hohe Kundenzufriedenheit mit den Aspekten *Sauberkeit, Angebot, Taktzeiten* und der *Service-Orientierung*
- Häufig genannte Kritikpunkte:
 - zu lokal ausgerichtete NVP der Kommunen → z.T. unzureichende stadtübergreifende Verbindungen an Stadtgrenzen (jedoch sehr heterogene Situation), die zudem stets als erstes Gegenstand etwaiger Sparmaßnahmen seien
 - z.T. zu dünne Takte in den Abendstunden in einigen Großstädten
 - Preissystem zwar einheitlich (VRR-Tarif), jedoch hohe Preise für Einzelkarten und ein insgesamt sehr fragmentiertes Preissystem, welches den Kunden ein hohes Maß an Bereitschaft zur Selbstinformation abverlangt
 - Unzureichende Bereitstellung von Echtzeit-Informationen
 - Einbindung alternativer Verkehrsmittel/ Multimodale Verkehre

Mobilitätsverhalten/ Modal Split

Modal Split in ausgewählten Städten der Metropole Ruhr im Vergleich zu weiteren Großstädten in Deutschland (Angaben in Prozent)



Quelle: Eigene Darstellung; Datenquelle: European Platform on Mobility Management, Internetauftritt

Nahverkehrsnutzungsdefizit im Ruhrgebiet? (I)

- Notwendig: Differenzierte Betrachtung des Modal Splits
- Auffällig ist die hohe Autoaffinität (MIV-Anteile sehr hoch)
- Ursachen
 - *Räumliche* Faktoren: Polyzentrale Räume durch ÖPNV schwerer zu erschließen als monozentrale Räume
 - *Pfadabhängige* Faktoren: Autofreundliche Verkehrspolitik im Ruhrgebiet (gutes Straßen- und Autobahnnetz, unattraktive Untertunnelung der Stadtbahnen etc.)
 - *Soziokulturelle* Faktoren: ÖPNV erreicht im Ruhrgebiet gewisse (obere Mittel- und Ober-) Schichten nicht, da ihm ein „asoziales“ Image anhefte

Nahverkehrsnutzungsdefizit im Ruhrgebiet? (II)

- Warnung, Modal Split als Maß überzubewerten → auch strukturelle Faktoren (z.B. Vorhandensein von Hochschulen) beeinflusst ÖPNV-Anteile
- Erhöhung der ÖPNV-Anteile am Modal Split wünschenswert, aber...
 - Gegenfinanzierung muss geklärt sein, denn höhere ÖPNV-Anteile verursachen Kosten (Reparaturen, Personal etc.)
 - Zielgruppenorientiertes Ansprechen von potentiellen Kunden sinnvoll, da zu den Hauptverkehrszeiten bereits Kapazitätsgrenzen erreicht sind
- Hohe Nachfrage nach ÖPNV-Dienstleistungen wird sich verstärken (insbesondere aufgrund der jüngeren und älteren Generationen)

Interkommunale Kooperation im ÖPNV in der Metropole Ruhr

Bestehende Formen der interkommunalen Kooperation im ÖPNV (I)

VRR

- Harte, formelle und institutionalisierte Kooperationsform
- IK auf allen drei Ebenen im VRR
 - Politische Ebene: Städte und Kreise entsenden Mitglieder in die Verbandsversammlung (hinsichtlich Grundsatzentscheidungen von Bedeutung)
 - Management-Ebene: Insbesondere Unternehmensbeirat für interkommunalen Austausch der VU von Bedeutung
 - Operative Ebene: Temporäre und inhaltsspezifische Arbeitskreise (z.B. zur Finanzierung oder zu technischen Systemen)

Kooperation östliches Ruhrgebiet

- Seit 1999 bestehende freiwillige, weiche Kooperation
- Mitglieder: Bogestra, DSW21, HCR und Vestische Straßenbahnen
- Primär Einkaufsgemeinschaft (Nutzung von Synergieeffekten beim gemeinsamen Buseinkauf), jedoch stetige Erweiterung der Kooperationsformen (Weiterbildungsmaßnahmen, technische Systeme wie RBL/ ITCS etc.)

Bestehende Formen der interkommunalen Kooperation im ÖPNV (II)

Spurwerk NRW

- Weiche Kooperationsform zwischen den stadtbahnbetreibenden Unternehmen in NRW, die seit 2007 besteht
- Hauptfokus liegt auf technischen Systemen (etwa Stellwerke, Fahrtreppen und Gleisbau) und der Nutzung von Synergieeffekten durch den Austausch gemeinsamen Know-Hows oder Einkaufsgemeinschaften

Via Verkehrsgesellschaft

- Unternehmensverbund, der 2010 gegründet wurde
- Mitglieder: DVG, EVAG und MVG
- Harte Kooperation, da die Via Verkehrsgesellschaft als eigenständiger Betreiber fungiert
- Ziel: Optimierung von Strukturen und Prozessen, Nutzung von Synergiepotentialen und damit Entlastung der öffentlichen Hand

Der ÖPNV in der Metropole Ruhr als Vorbild für interkommunale Kooperation? (I)

- Viele der bestehenden Kooperationen werden positiv beurteilt: trotz vorhandener Partikularinteressen gelinge häufig eine interkommunale Abstimmung, die in vielen Fällen auch zur finanziellen Entlastung der VU und Kommunen führe
- Kritik wird an der Via Verkehrsgesellschaft geäußert, da es zwar pro forma einen interkommunalen Zusammenschluss gegeben habe, ohne dass jedoch die Strukturen hieran angepasst worden seien (kommunales „Besitzstandswahren“)
- Deutlich wird: Nicht zwangsläufig müssen Kooperation harter und institutionalisierter Natur sein; zielführend scheinen auch freiwillige Kooperationsforen

Der ÖPNV in der Metropole Ruhr als Vorbild für interkommunale Kooperation? (II)

- Manchen Experten gehen die Kooperationsformen nicht weit genug; es fehle eine „übergeordnete Instanz“, die insbesondere den ÖSPV stärker regional moderiere und als verbindliche Schlichtungs- und Koordinationsinstanz auftrete
- Gegner dieser Sichtweise verweisen darauf, dass klar sein müsse, in welchen Bereichen und mit welchen Zielen man kooperiere (keine IK zum Selbstzweck), interkommunale Verkehre durch den SPNV abgedeckt seien und die Autonomie der kommunalen VU gewahrt werden müsse
- Einigkeit jedoch, dass es sich beim ÖPNV um ein Politikfeld handelt, welches deutlich mehr Formen der IK aufweist als viele andere Politikfelder

Fazit

- ÖPNV als häufig kritisiertes, jedoch auch komplexes Politikfeld, welches sich durch eine Vielzahl an Akteuren und Ebenen auszeichnet
- In der Metropole Ruhr recht fragmentierte Strukturen, die jedoch ein konstituierendes Merkmal der politisch-administrativen Strukturen in der Region sind
- Finanzielle Notlagen im ÖPNV sind omnipräsent, die zukünftige Entwicklung bleibt abzuwarten
- Es existieren einige For(m)en der IK, welche erfolgsversprechend sind: deutlich wird, dass IK nicht zwangsläufig nach dem „Top-Down-Prinzip“ initiiert werden muss

Abschlussworkshop zum Forschungsprojekt
„Zukunftsfähige politisch-administrative Strukturen als Erfolgsfaktor der
Wissenschaftsmetropole Ruhr“
15. September 2014, Bochum

RUB

Bildung einer Wissenschaftsregion Ruhrgebiet – Realistische Chance oder Utopie?

Marc Seuberlich, M.A. Soz. Wiss.



Gliederung

1. Ergebnisse einer bundesweiten Befragung zu kommunaler Hochschulpolitik
2. Das Ruhrgebiet im Vergleich
3. Lokale Hochschulpolitik im Ruhrgebiet
4. Chancen regionaler Zusammenarbeit in der Hochschulpolitik
5. Herausforderungen regionaler Zusammenarbeit in der Hochschulpolitik

Stellenwert der Hochschulen für die Kommunen

- Insgesamt großer bis sehr großer Stellenwert der Hochschulen für die Kommunen
- Bei großen Hochschulen und in Großstädten wird der Stellenwert erwartungsgemäß höher eingestuft
- Stellenwert ist in den vergangenen fünf Jahren deutlich größer geworden

Wie groß ist der Stellenwert der Hochschule(n) für Ihre Kommune?

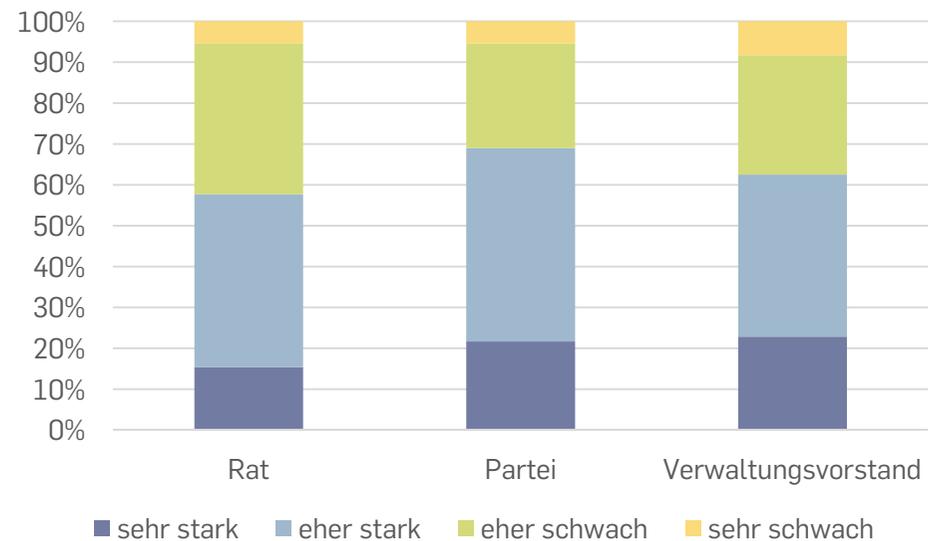


Quelle: Ratsmitgliederbefragung im Rahmen des Forschungsprojekts „Politisch-administrative Erfolgsfaktoren einer Wissenschaftsregion Ruhr“, n=131

Beschäftigung mit den Hochschulen

- In knapp mehr als der Hälfte der Kommunalvertretungen wird sich eher stark bis sehr stark mit den Hochschulen auseinandergesetzt
- Die Verwaltungsvorstände zeigen kaum größeres Interesse
- Demographisch wachsende Gemeinden weisen ein höheres Beschäftigungsniveau mit dem Thema auf
- Grad der Beschäftigung entspricht nicht dem postulierten Stellenwert der Hochschulen

Wie intensiv beschäftigen sich die folgenden Institutionen mit den örtlichen Hochschulen?

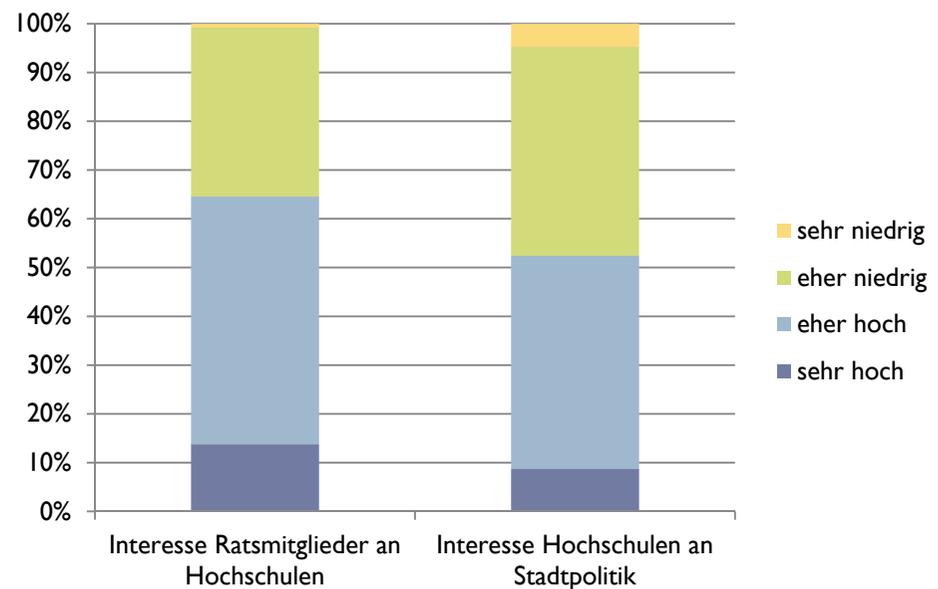


Quelle: Ratsmitgliederbefragung im Rahmen des Forschungsprojekts „Politisch-administrative Erfolgsfaktoren einer Wissenschaftsregion Ruhr“, n=131

Gegenseitiges Interesse

- In Zweidrittel der Kommunen wird von einem eher bis sehr hohen Interesse der Ratsmitglieder an den Hochschulen ausgegangen.
- Das postulierte Interesse der Hochschulen ist geringer
- Das Interesse entspricht ebenfalls nicht dem Stellenwert der Hochschulen

Wie hoch ist das Interesse der Ratsmitglieder/der Hochschulen an den Hochschulen/der Stadtpolitik?

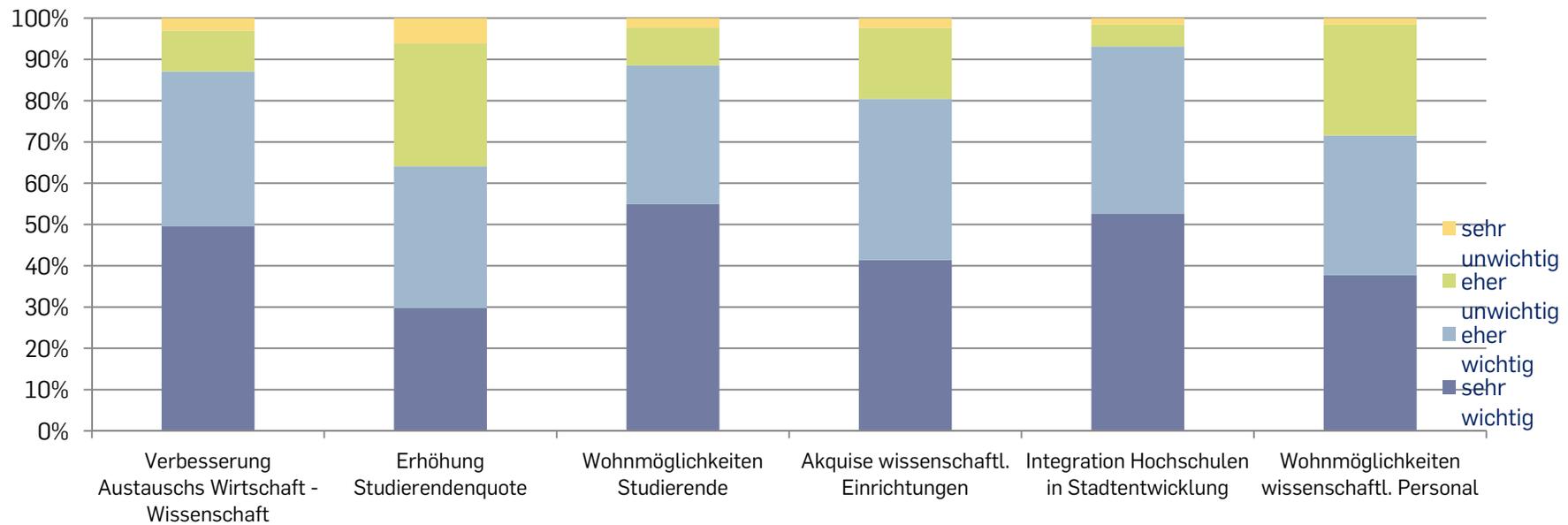


Quelle: Ratsmitgliederbefragung im Rahmen des Forschungsprojekts „Politisch-administrative Erfolgsfaktoren einer Wissenschaftsregion Ruhr“, n=131

Kommunale Handlungsfelder in der lokalen Hochschulpolitik

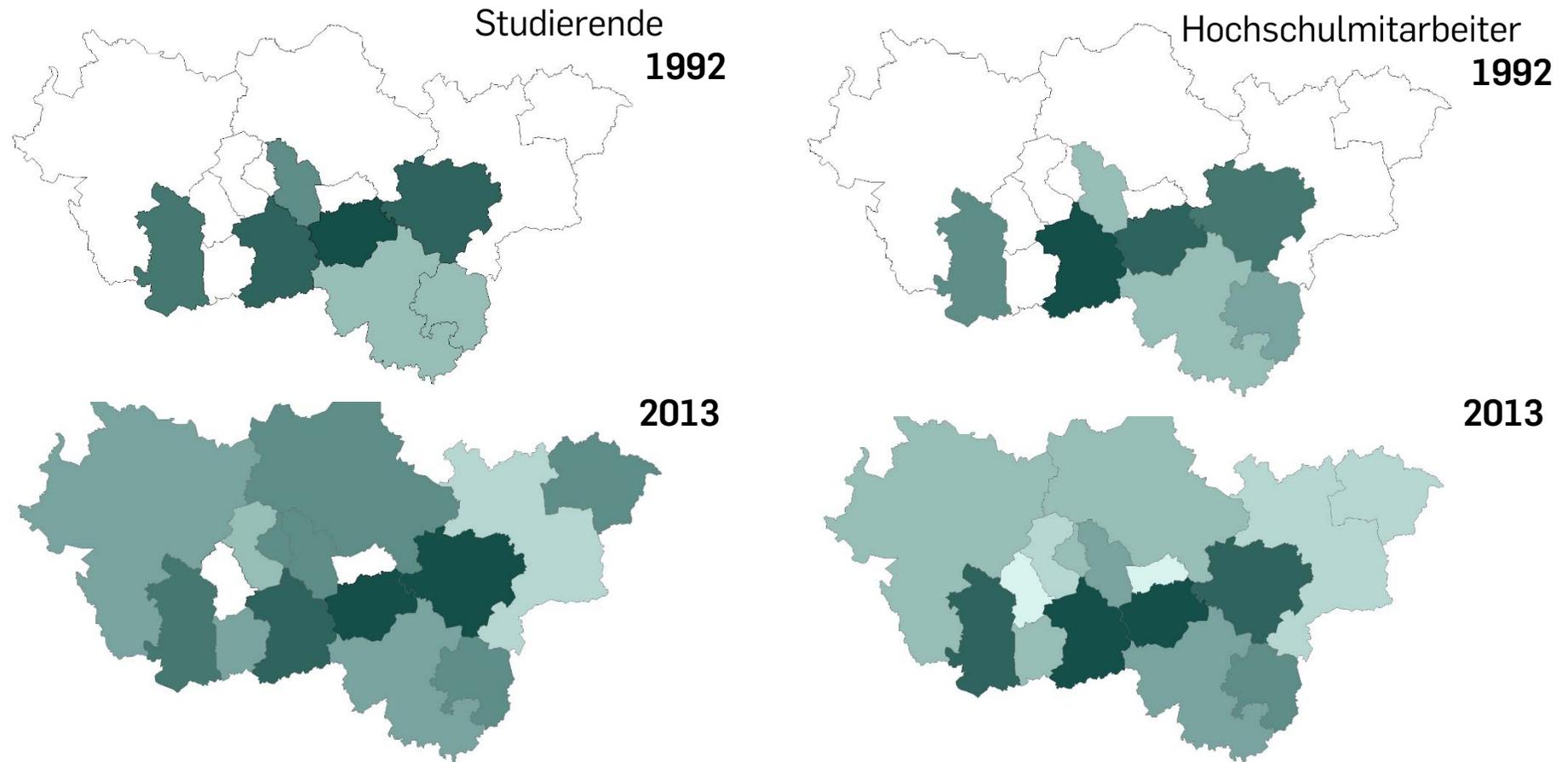
Politikfeld	Themen
Bildung	Förderung von Schulabgängern (Beratung) Übergang Schule – Beruf Zusammenarbeit Schule – Wirtschaft/Verbände Zusammenarbeit Schule - Hochschule
Familie	Angebote zur Erleichterung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf
Integration	Höhere Bildung und Integration von Ausländern, Menschen mit Migrationshintergrund und Menschen mit Behinderung
Stadtentwicklung	Quartierentwicklung Schaffung attraktiver Arbeits-, Lebens- und Wohnbedingungen Wohnen für Studenten, wissenschaftliches Personal, Gaststudenten und –wissenschaftler
Verkehr	Infrastrukturelle Anbindung (ÖPNV, Radverkehr)
Kultur	Attraktivitätssteigerung des Standorts Internationalisierung
Wirtschaftsförderung	Vernetzung Wirtschaft – Wissenschaft Veranstaltungs- und Dokumentationsmanagement Nachwuchsgewinnung

Lokale Verantwortlichkeit bei wissenschaftsbezogenen Aufgaben



Quelle: Ratsmitgliederbefragung im Rahmen des Forschungsprojekts „Politisch-administrative Erfolgsfaktoren einer Wissenschaftsregion Ruhr“, n=131

Akademisierung des Ruhrgebiets (I)

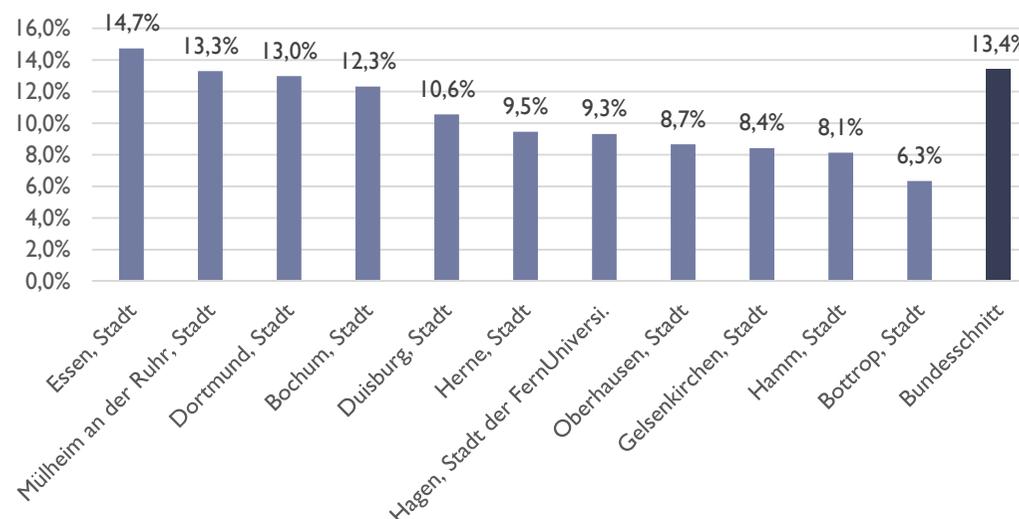


Akademisierung des Ruhrgebiets (IIa)

Zuwachs an

- Studierenden
- Hochschulen
- Hochschulstandorten
- hochqualifizierten Beschäftigten

ABER: Akademikerquote bleibt noch unterdurchschnittlich →

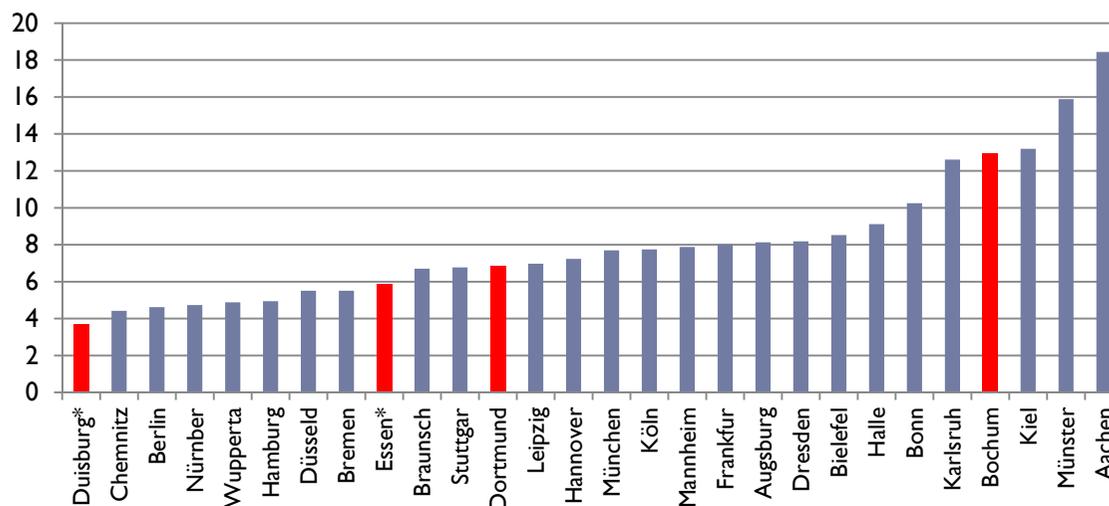


Akademisierung des Ruhrgebiets (IIb)

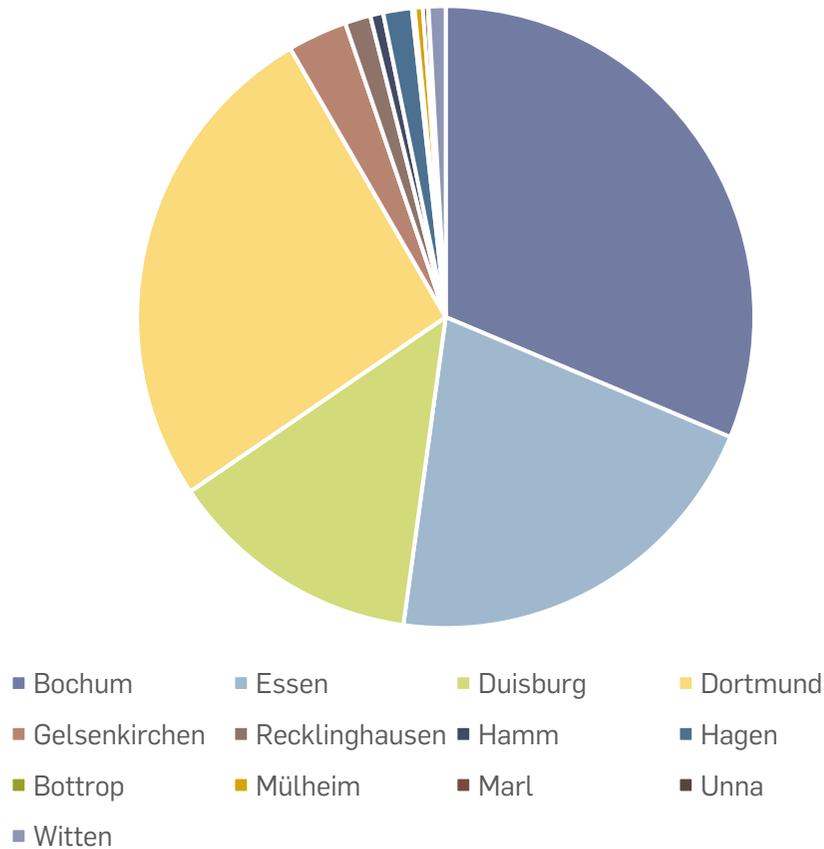
Zuwachs an

- Studierenden
- Hochschulen
- Hochschulstandorten
- hochqualifizierten Beschäftigten

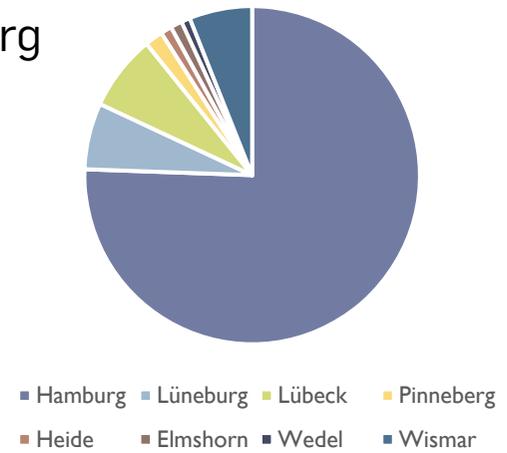
ABER: Studierendenquote bleibt noch unterdurchschnittlich →



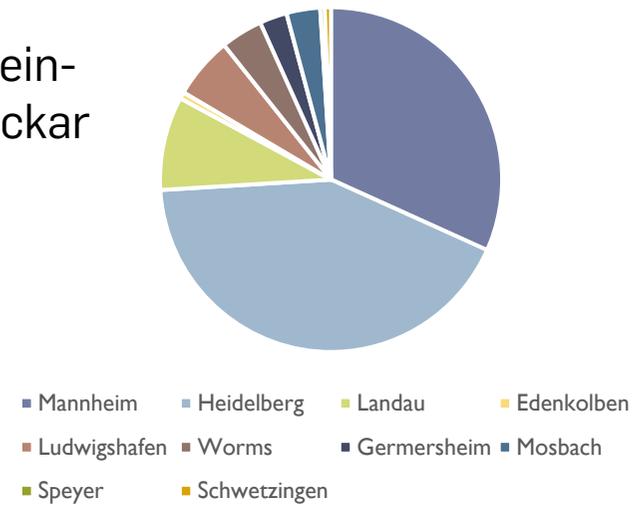
Ruhrgebiet im Vergleich (III)



Hamburg



Rhein-Neckar



Was machen die Ruhrgebietskommunen bereits in der lokalen Hochschulpolitik? (I)

Ansprechpartner für Hochschulen in den kommunalen Kernverwaltungen

- als eigene Haushaltsstelle oder
- als Übertragung der Funktion auf vorhandene Mitarbeiter/Ämter

Errichtung eigener **Ausschüsse** in den Kommunalvertretungen

Entwicklung von Leitbildern und Labeln

Hochschulstadt (Auswahl)	Aktivität / Konzept / Label
Bochum	Masterplan Universität – Stadt (2009), Univercity Bochum 4.0 (Zukunft des Opel Geländes)
Dortmund	Masterplan Wissenschaft
Duisburg	Projekt Duisburg 2027
Essen	Grüne Mitte Essen
Kreis Unna	Hochschulcampus Unna

Was machen die Ruhrgebietskommunen bereits in der lokalen Hochschulpolitik? (II)

Regelmäßige, teils hohe Aktivität mit den Hochschulen und teilweise Wissenschaftseinrichtungen

Institutionalisierter Austausch von Führungsebenen der Hochschulen mit den Verwaltungsvorständen

Stark wachsende Vernetzung, Aufbau möglichst regelmäßiger Netzwerktreffen; in einigen Orten ist die Kapazitätsgrenze für zusätzliche Netzwerke erreicht (Saturierung)

Initiativen zur Stärkung weicher Standortfaktoren für Hochqualifizierte (z. B. KITAS)

Generell ziehen die Interviewpartner ein positiv-optimistisches Fazit ihrer lokalen Kooperation

Wozu nun regionale Kooperation?

Vermeidung interkommunaler Konkurrenz bei

- Studierenden, Studiengängen, Berufungen
- Kooperation mit Unternehmensbestand
- Außenvermarktung

Hohe Abhängigkeit der Nicht-Hochschulstandorte von Hochschulkommunen

Synergieeffekte (Verwaltung)

Effektivitätsgewinne (Hochschuleigene Transferstellen, Wifös)

Regionale Kooperation hat vor allem da Chancen,

wo die lokale Hochschulpolitik nicht leistungsfähig genug ist,
muss aber örtliche Besonderheiten berücksichtigen.

Stand regionaler Kooperation

Institutionalisierter, interkommunaler Austausch jeweils auf Arbeits- und Führungsebene der Kommunalverwaltungen, Wirtschaftsförderungen und Kammern vorhanden

Regionale Veranstaltungen (z. B. *Wissensgipfel*)

Noch keine harte interkommunale Kooperation und kein Personalstab

Es dominiert zwar die lokale Perspektive, doch man kennt sich und tritt in Kontakt

Zitat

„Ich denke im Ruhrgebiet haben wir mittlerweile eine andere Denkweise, dass wir für so etwas offener sind.“

Möglicher Ausbau regionaler Kooperation

Ausbau regionaler Kooperation

steht man generell offen gegenüber
sollte über bestehende Netzwerke/Initiativen erfolgen
als top-down-Strategie wird abgelehnt und als freiwillige
Erweiterung befürwortet

Zitat

„Das ist unser Nachteil gegenüber Bayern und Stuttgart, respektive Baden-Württemberg. Da wird das zentral aufgebaut und gesagt, so das ist jetzt die Anlaufstelle, die machen wir groß und da agieren wir auch. Im Ruhrgebiet macht das jeder für sich im klein-klein.“

Potenzielle regionale Aufgabenfelder

Eher Befürwortung durch Interviewpartner

Außendarstellung und Vermarktung

Akquise und Standortbindung von hochqualifiziertem Personal

Flächenbereitstellung

Berichterstattung / Monitoring

Infrastruktur (ÖPNV, Radverkehr, Pendler)

Eher Ablehnung durch Interviewpartner

Klassische Transferaufgaben

Netzwerkbildung

Regionale Institutionen mit Bezug zur Hochschulpolitik

Institution	Funktion	Vorrangige Themen
Universitätsallianz Ruhr	offiziell	Kooperation und Bündelung von Kompetenzen; Profilbildung ScienceCareerNet Ruhr
Regionalverband Ruhr	informell	Berichterstattung
IHK, Wirtschaftsförderungen	informell	Transfer und Kooperation Wirtschaft – Wissenschaft, Plattform
(Teil)Regionale Netzwerke; Transfergesellschaften	informell	Transfer, Kooperation Wirtschaft – Wissenschaft, Organisation, Netzwerk, Begleitung, Projektinitiierung
Stiftungen u. ä.	informell	Berichterstattung, Netzwerkbildung, Förderung

Herausforderungen regionaler Zusammenarbeit in der Hochschulpolitik

Polyzentralität

- Zahl beteiligter Akteure ist gewachsen (Kommunen, Hochschulen, Netzwerke)
- Lokale und teilregionale Strategien vorherrschend
- Umsetzungsschwierigkeiten (geographisches Ausmaß des Ruhrgebiets)

Zitat

„Bei uns hier im Ruhrgebiet beginnt die Grenze bei 20 Kilometern.“

Herausforderungen regionaler Zusammenarbeit in der Hochschulpolitik

Divergierende Interessen

- Frühe <—> neue sowie große <—> kleine Hochschulstandorte
- Unterschiedliche Prioritäten der Hochschultypen: Internationalität, Grundlagenforschung und Strahlkraft (Universitäten); Dienstleister für die lokale Wirtschaft (Hochschulen für angew. Wissenschaft)
- Konsolidierung in den neuen Hochschulstandorten noch nicht abgeschlossen

Zitat

„Wir haben hier eine Hochschule, die einen neuen Campus hingestellt bekommt, die ganz neue Professoren einstellt, die neue Studiengänge konzipiert. Die sind aktuell einfach mit anderen Dingen beschäftigt.“

Herausforderungen regionaler Zusammenarbeit in der Hochschulpolitik

Nutzen regionaler Kooperation noch undeutlich

- Aktuell wird der wissensbezogene Bedarf (Transfer, Gründung, Akademisierung, Demographie) durch die örtlichen Hochschulen gedeckt
- Geringe zusätzliche Ausgabenneigung für regionale Kooperation

Zitat

„Es wäre schön, in den regionalen Austausch zu kommen, ich weiß aber noch nicht mit welchem Ziel.“

Zusammenfassung

Stellenwert der Hochschulen für die Kommunen ist deutschlandweit zwar hoch, der Grad der Auseinandersetzung hält da aber nicht mit

Starke Pluralisierung der Hochschullandschaft im Ruhrgebiet

Hohes Aktivitätsniveau der (meisten) Ruhrgebietskommunen im Bereich der lokalen Hochschulpolitik

Ruhrgebietsweiter Austausch noch unterentwickelt wegen Polyzentralität, divergierender Interessen und diffusem Nutzen von härteren Formen interkommunaler Zusammenarbeit

Abschlussworkshop zum Forschungsprojekt
„Zukunftsfähige politisch-administrative Strukturen als Erfolgsfaktor der
Wissenschaftsmetropole Ruhr“
15. September 2014, Bochum

RUB

Handlungsempfehlungen

Prof. Jörg Bogumil ◦ Prof. Rolf G. Heinze



Auf dem Weg zur Wissenschaftsmetropole

- Die Städte im Ruhrgebiet haben mittlerweile (weitgehend) verstanden, dass es für die weitere Entwicklung zentral ist, sich von der „Industriestadt“ mit dem „Pulsschlag aus Stahl“ (Grönemeyer) zur Wissensstadt bzw. Wissensregion zu wandeln.
- Die neuen Produktivkräfte sind Wissen und Forschung. Hierfür müssen neue Netze zwischen den Institutionen aufgebaut werden. Zur Wissenschaftsmetropole gehören auch ein gut ausgebautes und regional vernetztes Verkehrssystem und ein dementsprechendes Kulturangebot. Die produktive Kreativität von Wissenschaft entwickelt sich in nur in einer kulturell vielfältigen Städtelandschaft.
- Im Ruhrgebiet ist es sinnvoll in bestimmten Politikfeldern einen Gesamtzusammenhang herzustellen (z.B. ÖPNV, Regionalplanung, Kulturpolitik, Teile der Wirtschaftsförderung, Hochschulpolitik) und eine vernünftige Arbeitsteilung zwischen den Städten und Kreisen des Reviers auf bzw. auszubauen. Das muss aber, je nach Politikfeld, nicht immer alle Kommunen im Revier betreffen.

Lokale und regionale Hochschulpolitik

- Auch wenn Hochschulen und Wissenschaft in der Wahrnehmung der lokalen Politik seit einigen Jahren einen deutlichen Bedeutungsgewinn erleben, ist eine kohärente regionale Politik angesichts der Ausgangsbedingungen (Polyzentralität, lokaler Wettbewerb) nicht einfach.
- Die Handlungsfähigkeit lokaler und regionaler Hochschulpolitik im Ruhrgebiet ist begrenzt (freiwillige Aufgabe, demographischer Wandel, leere Haushaltskassen, unterdurchschnittliche ökonomische Leistungsfähigkeit, Polyzentralität).
- Große Würfe in der Umsetzung empfehlenswerter Projekte im Bereich der infrastrukturellen Anbindung und der städtebaulichen Entwicklung sind nur unter Beteiligung weiterer Akteure möglich (Land, Stiftungen, Wirtschaft).

Lokale Hochschulpolitik

- Lokale Hochschulpolitik hat sich zunehmend etabliert. Hochschulstädte haben mittlerweile die Relevanz von Hochschulen erkannt und entsprechende Initiativen zur stärkeren Integration dieser in Stadtentwicklung laufen flächendeckend.
- Der lokale Aufbau eines Beziehungs- und Interaktionssystems zwischen Städten und Hochschulen besitzt Priorität (Kooperation, Stadtentwicklung).
- Es gibt eine schrittweise Ausweitung bestehender Netzwerke um neue Akteure und eine Ausweitung des ruhrgebietsweiten Austausch.

Lokale und regionale Hochschulpolitik

- Regionale Hochschulpolitik steht noch am Anfang. Der Aufbau einer Wissenschaftsregion als eine *harte* interkommunale Kooperation ist schwierig, weil der regionale Polyzentrismus (kein eigentliches „akademisches“ Zentrum in der Region, viel lokale Brille) dies strukturell erschwert.
- Regionale Hochschul- und Wissenschaftspolitik kann einem möglichen interkommunalen Wettbewerb entgegenwirken:
 - Synergien erzeugen (funktionale Differenzierung, Reduzierung von Institutionen/Ansprechpartnern)
 - durch die Größe der Metropole Ruhr diese in der Außenwahrnehmung stärken
 - muss von gemeinsamen, außen- und binnenwirksamen Aktionen profitieren.
- Wichtig ist die Identifizierung möglicher Aufgaben (Außendarstellung, Berichterstattung, Netzwerkbildung, Transfer) und Träger für regionale Hochschulpolitik.

Öffentlicher Personennahverkehr

- Weitere Intensivierung der Bemühungen zur regionalen Abstimmung im ÖPNV in der Metropole Ruhr (insbesondere bei unzureichender interkommunaler Abstimmung)
- Fortführung öffentlicher Fördermittel sowie rechtzeitige, verbindliche Zusagen des Bundes → Investitionsstau insbesondere im Ruhrgebiet omnipräsent
- Alternative Finanzierungsinstrumente sind trotz großen Widerstandes zu überprüfen
- Verbesserte Service-Orientierung der Verkehrsunternehmen ist weiter zu optimieren und mit neuen Mobilitätskonzepten zu vernetzen
- Weitere Stärkung der (insbesondere freiwilligen) interkommunalen Kooperation → hierfür nicht zwingend institutionelle Neu-Arrangements notwendig

Kultur

- **...für die Nachhaltigkeit von RUHR.2010**
 - Bündelung der Netzwerkstruktur (insbesondere im Bezug auf die Kultur Ruhr GmbH)
 - Besserer Einbezug der Randkommunen
- **...für die Förderstrukturen in der Kulturpolitik**
 - Kontinuität von Projekten sicherstellen
 - Bündelung von Förderprogrammen durchführen
- **...für den Aufbau des Dekadenprojekts „klimametropole RUHR 2022“**
 - an bestehende Netzwerke anknüpfen
 - Langfristige Finanzierung sicherstellen
 - Bessere Einbindung der freien Szene und der Wirtschaft

Förderung interkommunaler Kooperation ist einer der Zukunftsaufgaben im Ruhrgebiet

- Interkommunale Zusammenarbeit braucht Überzeugung und (insbesondere in polyzentrischen Regionen) externe Hilfen durch Anreize oder Druck.
- Die Überzeugung im Ruhrgebiet wächst zunehmend, wenn auch insgesamt langsamer als erhofft, und wird begünstigt durch funktionierende Kooperationen (z.B. RUHR 2010) oder Beispiele aus dem Wissenschaftsbereich (UAR).
- Anreize können durch gezielte Landesprogramme, die nicht nach dem Gießkannenprinzip funktionieren, gesetzt werden und durch die dargestellten neuen Anreizmechanismen bei Kooperationsbereitschaft.
- Druck entsteht durch den regionalen Wettbewerb und die schwierige Haushaltslage im Ruhrgebiet.