

**Transnationale Städtenetzwerke
als Instrument interkommunaler Kooperation im
Zeitalter globaler Vernetzung**

Das europäisch-lateinamerikanische Städtenetzwerk URB-AL

Dissertation

zur Erlangung des Grades eines Doktors der Philosophie

der Geowissenschaftlichen Fakultät
der Eberhard-Karls-Universität Tübingen

vorgelegt von
Rainer Rothfuß
aus Freudenstadt

2006

Tag der mündlichen Prüfung: 5. Dezember 2006

Dekan: Prof. Klaus G. Nickel, Ph.D.

1. Berichterstatter: Prof. Dr. Gerd Kohlhepp

2. Berichterstatter: Prof. Dr. Dr. h.c. mult. Horst Förster

„[...] werden dann die Völker, die ehemals voneinander kaum etwas wußten, miteinander bekannt und mit der Zeit sich gegenseitig nutzbringend, und das Licht wächst unter Ihnen [...]“

Jakob Lorber, 1860

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	5
Abbildungsverzeichnis	8
Vorwort	11
1 Einleitung und Überblick: Transnationale Städtekooperation in einer vernetzten Welt ...	13
2 Problemaufriss: Städte und Städtenetzwerke im Fokus des Entwicklungsprozesses	16
2.1 <i>Städte als neue Akteure in der globalen Politikarena</i>	18
2.2 <i>Stadtprobleme in Lateinamerika: Städte als Spiegelbild gesellschaftlicher, politischer und ökologischer Herausforderungen</i>	24
2.2.1 Die lateinamerikanische Herausforderung der Dezentralisierung	25
2.2.2 Die soziale Fragmentierung der Gesellschaften und Städte Lateinamerikas	30
2.2.3 Aktuelle Herausforderungen im Umwelt- und Verkehrsbereich	35
2.3 <i>Die Kooperationsbeziehungen zwischen Europa und Lateinamerika</i>	42
2.3.1 Rahmenbedingungen und Chancen für die Vertiefung einer strategischen Partnerschaft	42
2.3.2 Die EU-Entwicklungszusammenarbeit und die Rolle Lateinamerikas	49
2.4 <i>Die europäisch-lateinamerikanischen Städtenetzwerke des URB-AL-Programms</i>	56
2.4.1 Konzeption und Zielsetzung des URB-AL-Programms	56
2.4.2 Struktur und Funktionsweise der URB-AL-Städtenetzwerke	59
2.4.3 Grundlegende Strukturdaten der 13 thematischen Städtenetzwerke	65
3 Theoretische Grundlagen: Netzwerke als Metastruktur und Steuerungsinstrument räumlicher Entwicklungsprozesse	69
3.1 <i>Netzwerke als Grundstruktur räumlicher Entwicklung</i>	70
3.2 <i>Global City Networks: Eine neue Metageographie?</i>	75
3.3 <i>Global Policy Networks: Hoffnung auf eine ausgleichende Global Governance?</i>	81
3.4 <i>Polarisierende versus ausgleichende Vernetzung</i>	84
3.5 <i>Innovationsnetzwerke als Motor regionaler Entwicklung</i>	93
3.6 <i>Netzwerke als Struktur und Instrument räumlicher Entwicklung</i>	97
3.7 <i>Transnationale Städtenetzwerke und ihre Analysemöglichkeiten</i>	99
3.8 <i>Mehrebenenmodell zur Analyse transnationaler Städtenetzwerkkooperation</i>	104
4 Theoretische Fundierung des Forschungsdesigns und methodische Vorgehensweise	111
4.1 <i>Die Grundzüge des Forschungsdesigns</i>	112
4.2 <i>Forschungsfragen und Hypothesen</i>	113
4.3 <i>Triangulation: Komplementärer Einsatz qualitativer und quantitativer Methoden</i>	116
4.4 <i>Struktur und Inhalte der empirischen Erhebungen</i>	117
4.4.1 Qualitative Erhebungen	119
4.4.2 Quantitative Erhebungen	121
4.4.3 Fallstudie Criciúma	126

5	Empirische Ergebnisse: Analyse der Wirkungsweise und Wirksamkeit der URB-AL-Städtenetzwerke	128
5.1	<i>Struktur und Formierung des URB-AL-Netzwerks Nr. 8 „Steuerung der urbanen Mobilität“</i>	129
5.1.1	Struktur und Formierung des Netzwerks Nr. 8 und der Projektnetzwerke.....	129
5.1.2	Motivationshintergrund der Partner für die Beteiligung an der transnationalen Städtenetzwerkkooperation	138
5.1.3	Der Nutzen der transnationalen Kooperationsaktivitäten aus der Sicht der Partner.....	144
5.1.4	Zusammenfassung der Faktoren für die Formierung transnationaler Städtenetzwerke und ihr Nutzen für die Teilnehmer	153
5.2	<i>Analyse der räumlichen Strukturen und Beziehungen transnationaler Städtenetzwerkkooperation im URB-AL-Programm</i>	155
5.2.1	Asymmetrien im Entwicklungsstand der am URB-AL-Programm beteiligten Staaten Europas und Lateinamerikas.....	156
5.2.2	Räumliche und strukturelle Asymmetrien in der Vernetzungsintensität der URB-AL-Städtenetzwerke.....	166
5.2.3	Analyse der Vernetzungsbeziehungen auf der Kooperationsebene des URB-AL-Netzwerks Nr. 8 „Steuerung der urbanen Mobilität“	176
5.2.4	Analyse der Kooperationsebene der gemeinsamen Projekte des Netzwerks Nr. 8	181
5.2.5	Zusammenfassung: Formierung räumlicher Städtenetzwerkstrukturen und regionale Integration in Lateinamerika	192
5.3	<i>Probleme und Hindernisse im Austausch und der Kooperation zwischen den Interaktionsebenen des URB-AL-Programms</i>	200
5.3.1	Probleme auf der Ebene des URB-AL-Programms.....	200
5.3.2	Probleme auf der Ebene des Netzwerks Nr. 8	206
5.3.3	Probleme auf der Ebene der Projektnetzwerke.....	211
5.3.4	Zusammenfassung der Widerstände im Informationsaustausch und den Kooperationsprozessen der URB-AL-Städtenetzwerke	222
5.4	<i>Fallstudie Criciúma: Die lokale Wirkungsweise und Wirksamkeit transnationaler Netzwerkkooperation</i>	225
5.4.1	Nationale, regionale und lokale Rahmenbedingungen der Entwicklung in Criciúma..	226
5.4.2	Criciúmas Aktivitäten der Netzwerkkooperation und ihre lokalen Auswirkungen.....	230
5.4.2.1	Analyse der direkten Auswirkungen der URB-AL-Projekte	234
5.4.2.2	Analyse der indirekten Auswirkungen der Netzwerkbeteiligung	243
5.4.3	Analyse der transnationalen und lokalen Netzwerk- <i>Performance</i> Criciúmas anhand des Mehrebenenmodells	251
5.4.3.1	Die Schnittstellen zwischen den Netzwerkebenen als Informationstransformator	254
5.4.3.1.1	Informationstransformator: Die Schnittstellen zwischen der transnationalen Informationssphäre und der Kommunalverwaltung	254
5.4.3.1.2	Informationstransformator: Die organisationsinterne Schnittstelle innerhalb der Kommunalverwaltung Criciúmas.....	260
5.4.3.1.3	Informationstransformator: Die Schnittstelle zwischen der Kommunalverwaltung und den lokalen Partnern	262
5.4.3.2	Die Schnittstellen zwischen den Netzwerkebenen als Informationswiderstand ...	265
5.4.3.2.1	Informationswiderstand: Die Schnittstellen zwischen der transnationalen Informationssphäre und der Kommunalverwaltung	265
5.4.3.2.2	Informationswiderstand: Die organisationsinterne Schnittstelle innerhalb der Kommunalverwaltung Criciúmas.....	270
5.4.3.2.3	Informationswiderstand: Die Schnittstelle zwischen der Kommunalverwaltung und den lokalen Partnern	271
5.4.4	Nacherhebung: Rechtsstaatliche Defizite als systemgefährdende Faktoren.....	272
5.4.5	Zusammenfassung der Determinanten für die lokale Wirksamkeit transnationaler Städtenetzwerkkooperation anhand des Fallbeispiels Criciúma.....	275
5.5	<i>Verbesserungsvorschläge für die URB-AL-Städtenetzwerke</i>	280

6	Weiterentwicklung der theoretischen und methodischen Grundlagen transnationaler Städtenetzwerkkooperation	284
6.1	<i>Diskussion der Forschungsergebnisse anhand der Hypothesen.....</i>	284
6.2	<i>Bausteine für eine Theorie der transnationalen Städtenetzwerkkooperation</i>	287
6.3	<i>Modellentwurf transnationaler Städtenetzwerkkooperation.....</i>	289
7	Ausblick: Transnationale Städtenetzwerke als Antwort auf Globalisierung und kulturelle Kontinentaldrift?	296
7.1	<i>Cities for Mobility: Ausbau eines URB-AL-Netzwerks zum Global Player?</i>	297
7.2	<i>Transnationale Städtenetzwerke als basisdemokratische Grundlage für Regionalisierung und Global Governance?</i>	303
7.3	<i>Transnationale Städtenetzwerke als Instrument zur Überbrückung kulturräumlicher Gräben?</i>	307
	Abstract.....	312
	Summary	314
	Resumo	316
	Síntesis.....	318
	Literaturverzeichnis.....	320
	Sonstige Dokumente	342
	Abkürzungsverzeichnis.....	343
	Verzeichnis der Experteninterviews	345
	Verwendete Fragebögen und Interviewleitfäden	348
	Projekte des URB-AL-Netzwerks Nr. 8.....	360
	Bildungsgang.....	365

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Schematische Darstellung der Verschiebung der relativen Gestaltungsmacht über Entwicklungsprozesse von der lokalen bis zur globalen Akteursebene; Stand 1985	20
Abb. 2: Schematische Darstellung der Verschiebung der relativen Gestaltungsmacht über Entwicklungsprozesse von der lokalen bis zur globalen Akteursebene; Stand 2005	21
Abb. 3: Schematische Darstellung der Verschiebung der relativen Gestaltungsmacht über Entwicklungsprozesse von der lokalen bis zur globalen Akteursebene; Szenario 2025	22
Abb. 4: Bürger Lateinamerikas mit Vertrauen in staatliche Institutionen in % aller Befragten; Entwicklung von 2003 bis 2005	29
Abb. 5: Entwicklung der jährlichen Außenhilfe der EU-Kommission für Lateinamerika in Mio. Euro von 1995 bis 2004 (Mittelbindung und Auszahlung; ohne EEF)	55
Abb. 6: Förderkonditionen der Programmphasen URB-AL I und II	60
Abb. 7: Dezentrale Organisationsstruktur der thematischen Städtenetzwerke und Projektnetzwerke im Rahmen des URB-AL-Programms	61
Abb. 8: Die 13 thematischen Städtenetzwerke des URB-AL-Programms	62
Abb. 9: Anzahl der europäischen und lateinamerikanischen Mitgliedsstädte (insgesamt 2.482 Beteiligungen) der URB-AL-Netzwerke R1 bis R14; Stand Mitte 2005	66
Abb. 10: Anzahl der europäischen und lateinamerikanischen externen Partner der URB-AL-Netzwerke R1 bis R14; Stand Mitte 2005	66
Abb. 11: Anzahl der in den 13 thematischen Netzwerken (R) repräsentierten URB-AL-Programmstaaten Lateinamerikas (max. 18) und der EU (max. 15); Stand Mitte 2005	67
Abb. 12: Anzahl der gemeinsamen Projekte (insgesamt 177) vom Typ A (152) und B (25) nach URB-AL-Städtenetzwerken; Stand Anfang 2006	68
Abb. 13: <i>World Cities</i> Europas und Lateinamerikas	79
Abb. 14: Formelle und informelle Elemente politischer Entscheidungsprozesse	88
Abb. 15: Modell der Integration transnationaler Impulse in innovative städtische Milieus	94
Abb. 16: Netzwerkanalyse: Grundtypen von Beziehungen zwischen Netzwerkknoten	101
Abb. 17: Verteilung der Anzahl von Beziehungen je Partner in einem NGO-Netzwerk	102
Abb. 18: Bewertungsmodell der „ <i>cooperation city-ness</i> “ der Partner des URB-AL-Netzwerks Nr. 8 mit mindestens einer Projektbeteiligung	103
Abb. 19: Mehrebenenmodell zur Analyse transnationaler Städtenetzwerkkooperation am Beispiel des URB-AL-Netzwerks Nr. 8	105
Abb. 20: Aufstellung der verwendeten empirischen Methoden	119
Abb. 21: Anzahl der an Projektteilnehmer des URB-AL-Netzwerks Nr. 8 versendeten (128) und beantworteten (70) Fragebögen im Rahmen der Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“ nach Ländern	123
Abb. 22: Antwortverhalten bei der Befragung „Projektkooperation“: Ausnutzung der elf numerisch differenzierten Antwortkategorien der Likert-Skala von 0 bis 10 in %	124
Abb. 23: Antwortverhalten bei der Befragung „Projektkooperation“: Häufigkeit der Verwendung der elf Antwortkategorien der numerischen Likert-Skala von 0 bis 10 in %	125
Abb. 24: Entwicklung der Anzahl lateinamerikanischer Mitgliedsstädte des URB-AL-Netzwerks Nr. 8 nach Ländern; 1999 bis 2003	131
Abb. 25: Entwicklung der Anzahl europäischer Mitgliedsstädte des URB-AL-Netzwerks Nr. 8 nach Ländern; 1999 bis 2003	132
Abb. 26: Beteiligung von Mitgliedsstädten und externen Partnern an den zehn gemeinsamen Projekten des Netzwerks Nr. 8 „Steuerung der urbanen Mobilität“; Stand 2005	135
Abb. 27: Befragung Nr. 1 „Motivation“, Frage Nr. 6 (10 Teilfragen): „Was ist Ihre Motivation, mit Ihrer Stadt/Region am URB-AL-Programm teilzunehmen?“; n=105	141

Abb. 28: Befragung Nr. 2 „Evaluierung“, Frage Nr. 10 (6 Teilfragen): „Wie beurteilen Sie den Nutzen der Aktivitäten des Netzwerks Nr. 8 für Ihre Stadt/Institution?“; n=73.....	145
Abb. 29: Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“, Frage Nr. 4 (10 Teilfragen): „Wie beurteilen Sie den konkreten Nutzen des URB-AL-Projekts für Ihre Stadt/Institution?“.....	147
Abb. 30: Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“, Frage Nr. 7 (2 Teilfragen): „Wie sehr konnte Ihre Stadt vom Know-how anderer Städte des eigenen bzw. des anderen Kontinents im URB-AL-Projekt profitieren?“; n=70	150
Abb. 31: Bruttoinlandsprodukt – BIP 2003 der 33 URB-AL-Programmstaaten in Mrd. US-Dollar	157
Abb. 32: Bruttoinlandsprodukt – BIP pro Kopf 2003 der 33 URB-AL-Programmstaaten in Tausend US-Dollar	158
Abb. 33: <i>Human Development Index</i> – HDI 2003 der 33 URB-AL-Programmstaaten	159
Abb. 34: <i>Environmental Performance Index</i> – EPI 2006 von 0 bis 100 für 31 URB-AL-Programmstaaten (k. A. für Uruguay u. Luxemburg)	160
Abb. 35: <i>Corruption Perceptions Index</i> – CPI 2005 von 0 bis 10 („highly corrupt“ bis „highly clean“) der 33 URB-AL-Programmstaaten.....	161
Abb. 36: Anteil der Internetnutzer an der Gesamtbevölkerung der 33 URB-AL-Programmstaaten in %; Stand 2003.....	162
Abb. 37: Tarife für Telefonate von Deutschland in die 33 URB-AL-Programmstaaten Europas und Lateinamerikas in Cent pro Minute; Stand 01.06.2006.....	164
Abb. 38: Verstädterungsgrad der 33 URB-AL-Programmstaaten in %; Stand 2005	165
Abb. 39: Anzahl der Mitgliedsstädte (insgesamt 2.482; EU: 940 u. LA: 1.542) der 13 thematischen URB-AL-Netzwerke nach Ländern; Stand Mitte 2005.....	169
Abb. 40: Verteilung der Mitgliedsstädte der 13 thematischen URB-AL-Netzwerke nach Landessprachen in %; Stand Mitte 2005.....	170
Abb. 41: Anzahl der Beteiligungen von Städten und externen Partnern (insgesamt 1.423; EU: 552 u. LA: 871) an 177 URB-AL-Projekten nach Ländern; Stand Mitte 2005	171
Abb. 42: Vernetzungsdichte im URB-AL-Programm: Anzahl der Projektteilnahmen im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung in Mio. Einwohnern nach Staaten; Stand 2005	172
Abb. 43: Vernetzungsdichte im URB-AL-Programm: Anzahl der Projektteilnahmen (2005) im Verhältnis zum Bruttoinlandsprodukt in Mrd. US-Dollar (2003) nach Staaten.....	173
Abb. 44: Anzahl der von europäischen (103) und lateinamerikanischen (74) Städten koordinierten URB-AL-Projekte (insgesamt 177) nach Ländern; Stand Anfang 2006.....	174
Abb. 45: Europäische (82) und lateinamerikanische (103) Mitgliedsstädte (insgesamt 185) des URB-AL-Netzwerks Nr. 8 nach Staaten; Stand Mitte 2005	176
Abb. 46: Prozentuales Verhältnis der 185 Mitgliedsstädte des Netzwerks Nr. 8 und der Gesamtbevölkerung der URB-AL-Staaten nach Landessprachen; Stand 2005	177
Abb. 47: Prozentuale Größenverteilung der 185 Mitgliedsstädte Lateinamerikas (103) und Europas (82) des Netzwerks Nr. 8; Stand 2005	178
Abb. 48: Europäische (37) und lateinamerikanische (24) „externe Partner“ (insgesamt 61) des URB-AL-Netzwerks Nr. 8 nach Staaten; Stand Mitte 2005	180
Abb. 49: Anteil der an den gemeinsamen Projekten beteiligten lateinamerikanischen Mitgliedsstädte des Netzwerks Nr. 8 nach Staaten; Stand Mitte 2005	182
Abb. 50: Anteil der an den gemeinsamen Projekten beteiligten europäischen Mitgliedsstädte des Netzwerks Nr. 8 nach Staaten; Stand Mitte 2005	183
Abb. 51: Anzahl der Projektbeteiligungen (insgesamt 105) der Mitgliedsstädte (91) und externen Partner (14) des Netzwerks Nr. 8 nach Ländern; Stand 2005	184
Abb. 52: Prozentualer Vergleich der Mitgliedsstädte (M) und Projektteilnehmer (P) Europas und Lateinamerikas im Netzwerk Nr. 8 nach Stadtgrößenklassen; Stand 2005.....	185
Abb. 53: Vergleich der prozentualen Verteilung der Projektbeteiligungen nach Sprachen mit den Bevölkerungsanteilen der jeweiligen Sprachräume; Stand Mitte 2005.....	186

Abb. 54: Ergebnisse der Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“, Frage 10: Anzahl der persönlichen Kontakte unabhängig von der Projektzusammenarbeit mit Teilnehmern aus anderen Mitgliedsstädten nach Sprachräumen; n=70	187
Abb. 55: Die aktivsten Mitgliedsstädte und externen Partner (in Großbuchstaben) des Netzwerks Nr. 8 nach Anzahl der Projektbeteiligungen; Stand Mitte 2005	189
Abb. 56: Anwendung des „Bewertungsmodells der ‚cooperation city-ness‘“ auf die Landeshauptstadt Stuttgart im URB-AL-Netzwerk Nr. 8	190
Abb. 57: Die „cooperation city-ness“ der Mitgliedsstädte und externen Partner (in Großbuchstaben) des Netzwerks Nr. 8 mit der höchsten Netzwerk-Konnektivität	190
Abb. 58: Kartographische Darstellung der Vernetzungsdichte der URB-AL-Städtenetze in Lateinamerika in Projektbeteiligungen pro 1 Mio. Einwohner	193
Abb. 59: Determinanten für die Förderung des Zugangs von Kommunalverwaltungen zur transnationalen Städtenetzwerkkooperation und zentralen Vernetzungsfunktionen	195
Abb. 60: Determinanten für die Erschwernis des Zugangs von Kommunalverwaltungen zur transnationalen Städtenetzwerkkooperation und zentralen Vernetzungsfunktionen	197
Abb. 61: Kartographische Darstellung der Integrations- bzw. Segregationswirkung der URB-AL-Städtenetze in Lateinamerika	199
Abb. 62: Ergebnisse der Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“, Frage 3 (12 Teilfragen): „Wie beurteilen Sie die folgenden Probleme in Ihrem URB-AL-Projekt?“; n=70	216
Abb. 63: Nach Entwicklungsstand der lateinamerikanischen Staaten differenzierte Ergebnisse der Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“, Frage 3 (12 Teilfragen): „Wie beurteilen Sie die folgenden Probleme in Ihrem URB-AL-Projekt?“; n=70	218
Abb. 64: Die Schnittstellen zwischen der transnationalen Informationssphäre und der lokalen Aktionssphäre als Informationswiderstand	224
Abb. 65: Lage des Untersuchungsgebiets der Fallstudie Criciúma, Santa Catarina.....	228
Abb. 66: Wirkungsspektrum lokaler <i>Impacts</i> transnationaler Netzwerkkooperation.....	232
Abb. 67: Beteiligung der Stadt Criciúma (CRICIUMATRANS S.A.) an den Projekten des Netzwerks Nr. 8; Stand zum Zeitpunkt der Feldforschung im Sep./Okt. 2004.....	233
Abb. 68: Criciúma im System transnationaler URB-AL-Städtenetzwerkkooperation.....	252
Abb. 69: Die Schnittstellen im Kooperationssystem als Informationstransformator	277
Abb. 70: Die Schnittstellen im Kooperationssystem als Informationswiderstand	278
Abb. 71: Schematische Darstellung des Modells bilateraler Entwicklungshilfe.....	290
Abb. 72: Schematische Darstellung des Modells transnationaler Städtenetzwerkkooperation am Beispiel des URB-AL-Programms.....	291
Abb. 73: Schematisches Beispiel polarisierender Vernetzung nach Marktprinzipien.....	292
Abb. 74: Schematisches Beispiel ausgleichender Vernetzung nach dem „Fürsorgeprinzip“.....	293
Abb. 75: Logo des weltweit ausgerichteten Städtenetzwerks <i>Cities for Mobility</i>	298
Abb. 76: Schematische Darstellung regionaler und interregionaler Integrationsprozesse durch die Interaktion lokaler Akteure in Europa und Lateinamerika; Stand ca. 1985	305
Abb. 77: Schematische Darstellung regionaler und interregionaler Integrationsprozesse durch die Interaktion lokaler Akteure in Europa und Lateinamerika; Stand ca. 2005	306
Abb. 78: Schematische Darstellung regionaler und interregionaler Integrationsprozesse durch die Interaktion lokaler Akteure in Europa und Lateinamerika; Szenario ca. 2025	306
Abb. 79: Ergebnisse der Befragung Nr. 1 „Motivation“, Frage 8 (5 Teilfragen): „Wie wirksam sind Ihrer Meinung nach folgende Maßnahmen für die Schaffung eines dauerhaften Friedens zwischen den Völkern der Welt?“; n=105	309
Abb. 80: „The Pentagon’s New Map“: „Functioning Core“ der Globalisierung in Nord und Süd und „Gefahrenquelle“ der „Non-Integrating Gap“ um den Äquator	310

Vorwort

Am Abend des 11. September 2001 traf ich die Entscheidung, mein Dissertationsvorhaben über transnationale Städtenetzwerke zu verwirklichen. Ich sah in diesem Instrument ein großes Potenzial, durch die Förderung des Austauschs auf der bürgernahen Ebene der Kommunalverwaltungen die Völker unterschiedlicher Kulturkreise einander langfristig näher zu bringen. Fast fünf Jahre später lässt sich rückblickend ein weiterer wertvoller Nutzen des „*empowerment*“ von Stadtverwaltungen durch ihre transnationale Vernetzung erkennen: Die lokale Regierungsebene ist in aller Regel diejenige, welche sich am unmittelbarsten dem Wohle des Bürgers verpflichtet fühlt und auch am wirkungsvollsten der demokratischen Kontrolle durch die Bevölkerung ausgesetzt ist. Kommunalverwaltungen, die zunehmend weltweit kooperieren, können auf längere Sicht zu einem Gegengewicht in der globalen Politikarena werden. Mit ihrem pragmatischen Interesse an Problem- und Konfliktlösung sowie mit ihrer vielerorts bereits alltäglich gelebten Völkerverständigung werden sie in Zukunft einen wichtigen Beitrag von unten zur Zivilisierung internationaler Politik zwischen Nationalstaaten – möge es sich um Hegemone oder „*failed states*“ handeln – sowie zur gerechten und transparenten Ausgestaltung einer zukünftigen *Global Governance*-Architektur leisten können.

An erster Stelle möchte ich meinem wissenschaftlichen Lehrer Prof. Dr. Gerd Kohlhepp sehr herzlich für die Betreuung meiner Dissertation sowie Prof. Dr. Dr. h.c. mult. Horst Förster für die Übernahme des Zweitgutachtens danken. Herr Professor Kohlhepp gab mir durch die äußerst engagierte Betreuung meiner Arbeit und durch die ständige Verfügbarkeit für vertiefte Diskussionen über inhaltliche und methodologische Aspekte während des gesamten Forschungsvorhabens eine äußerst wertvolle Orientierung. Auf einem bisher kaum wissenschaftlich durchdrungenen Forschungsfeld bestärkte er mich stets im Beschreiten neuer Wege und auch im Wählen neuartiger theoretisch-konzeptioneller Ansätze.

Mein Dank geht auch an Prof. Dr. Toni Breuer, Dr. María Alejandra Guilarte Castro, Dr. Heike Jöns, PD Dr. Marco Keiner, Dr. Andreas Koch, Prof. Dr. Emilio Merino, Rogério Mororó, Dr. Martina Neuburger, Prof. Dr. Alejandro Oviedo, Prof. Dr. Heinrich Pachner, Prof. Dr. Wolf-Dietrich Sahr und Dr. Günter Wolkersdorfer, die mir mit Rat und Tat zur Seite standen. Ohne die uneingeschränkte Unterstützung des Oberbürgermeisters der Landeshauptstadt Stuttgart, Dr. Wolfgang Schuster, sowie seiner Mitarbeiter Wolfgang Forderer, Dr. Dorothea Frank und Ulrich Steimer wäre die Durchführung der Arbeit in dieser Form nicht möglich gewesen. Dies gilt in gleichem Maße für den Bürgermeister von Criciúma, Décio Gómes Góes, und die Generaldirektorin der CRICUMATRANS S.A., Natália Gonçalves Martins, mit Team, die mir bei der Durchführung der empirischen Erhebungen für die Fallstudie in Südbrasilien wertvolle organisatorische und logistische Unterstützung gewährt haben.

Nach dem ökologischen Austauschprinzip „*Life – An Open System*“ (CRAB 2002, S. 25) hat mir meine liebe Tochter Anna Felicia Maria während der Promotion Zeit „geraubt“ und dafür viel Freude und Kraft geschenkt, hat meine liebe Frau Angela in den intensivsten Zeiten ihre

eigene Doktorarbeit ruhen lassen, damit meine vorankommen konnte, haben Annas Großeltern auf ihren Ruhestand verzichtet, damit das Leben trotz Promotion weitergehen konnte: Durch sie habe ich den Segen einer Großfamilie schätzen gelernt!

Während der Anfertigung meiner Dissertation lebte ich nicht nur in *Global Cities of Science* mit großen Universitätsbibliotheken wie in Stuttgart oder Regensburg, sondern auch in „Netzwerkzwischenräumen“ (HEIN 2001, S. 47) wie Garmisch-Partenkirchen oder Sulzbach-Rosenberg, wo die Verfügbarkeit wissenschaftlicher Literatur und Recherchedienste im Internet das dezentrale wissenschaftliche Arbeiten sehr erleichterten. Wiederum nach dem Motto „*Life – An Open System*“ (CRAB, ebd.) strebe ich daher eine Online-Publikation meiner Arbeit an, denn „[...] *disseminating knowledge is only half complete if the information is not made widely and readily available to society.*“ (*Berlin Declaration on Open Access to Knowledge in the Sciences and Humanities*, 22.10.2003, Absatz 1, Ziele). Dem Mehrebenenmodell transnationaler Städtenetzwerkkooperation (s. Kap. 3.8) zufolge ist es nur konsequent, die Ergebnisse einer wissenschaftlichen Arbeit über Informationsnetzwerke auch wieder in die „ubiquitäre Informationssphäre“ rückzuspeisen, um sie somit barrierefrei und raumunabhängig einem möglichst weiten Kreis von Nutzern zugänglich zu machen.

Rainer Rothfuß, Sulzbach-Rosenberg, 30. Juni 2006

1 Einleitung und Überblick: Transnationale Städtekooperation in einer vernetzten Welt

Die Menschheit sieht sich am Anfang des 21. Jahrhunderts mit einem komplexen und in höchstem Maße global interdependenten Gefüge von ökologischen, ökonomischen und sozialen Problemen konfrontiert. In dem Maße, in dem sich der primäre Fokus der Aktionsräume menschlichen Lebens und Wirtschaftens von der lokalen zur globalen Ebene verlagert hat, sind auch die Strukturen und Wirkungsmechanismen der damit verbundenen und sich auf Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft auswirkenden Probleme einem Wandel unterworfen. Der Globalisierungsprozess und der damit einhergehende globale Strukturwandel – auch wenn er nur von einem geringen Prozentsatz der Weltbevölkerung aktiv gestaltet und vorangetrieben wird – hat doch tiefgreifende und für die gesamte Menschheit direkt oder indirekt wirksame Veränderungsprozesse eingeleitet. Er führt – in dem Maße, in dem wirtschaftliche Globalisierungsprozesse auf dem Verbrauch nicht erneuerbarer Ressourcen basieren und nach neoliberalen Marktgesetzen verlaufen – zu globalen Umweltproblemen, zunehmender Abkopplung strukturell nicht wettbewerbsfähiger Volkswirtschaften, und damit einhergehend auch zu weltweiten sozialen und kulturellen Verwerfungen, die sich schrittweise zu einem neuen globalen Sicherheitsrisiko entwickeln.

Die räumliche Maßstabsebene, auf der negative Globalisierungsfolgen verursacht werden und sich niederschlagen, stellt auch die Ebene dar, auf der konstruktiv steuernd eingegriffen werden muss, um die weitgehend in globalen Zusammenhängen bestimmten ökonomischen, ökologischen und soziokulturellen Rahmensetzungen für lokales Leben und Wirtschaften positiv zu gestalten. Die großen Weltkonferenzen zu globalen Entwicklungsproblemen in jener Dekade und die verstärkte Einbeziehung der Position zivilgesellschaftlicher Akteure in damit verbundene politische Entscheidungsfindungsprozesse lassen eine gewisse Dynamik in der Entwicklung zeitgemäßer politischer Antworten auf globale Probleme erkennen. Im Rahmen der Weltumweltkonferenz von 1992 in Rio de Janeiro forderten 178 Staaten eine verstärkte Einbeziehung der kommunalen Ebene in die globalen Bemühungen um nachhaltige Entwicklung sowie ihre Stärkung durch transnationale Vernetzung: „Vertreter von Verbänden der Kommunen werden aufgefordert, den Austausch von Informationen und Erfahrungen und die gegenseitige technische Hilfe zwischen den Kommunen zu intensivieren“ (BMU 1992, S. 231). Auch bei der Umsetzung der von der Staatengemeinschaft im Jahr 2000 als Zielperspektive für 2015 formulierten Millennium-Entwicklungsziele kommt den Kommunen eine zentrale Bedeutung zu. Durch transnationale Städtenetzwerke können sie auch einen umfassenden Beitrag zum Ziel Nr. 8 des „Aufbaus einer weltweiten Entwicklungspartnerschaft“ leisten.

Im Rahmen der vorliegenden Arbeit wird das Potenzial des Instruments der transnationalen Städtenetzwerke¹ analysiert, durch die Vernetzung der kommunalen Ebene lokale Entwick-

¹ Transnationale Städtenetzwerke werden in dieser Arbeit verstanden als intentional gesteuerte Beziehungsgeflechte zwischen Stadtverwaltungen unterschiedlicher Länder, die der gegenseitigen Unterstützung durch Erfahrungsaustausch und gemeinsames Lernen dienen.

lungsprozesse effizient und breitenwirksam zu fördern. Für diese Untersuchungen wurde das biregional ausgerichtete URB-AL-Programm¹ herangezogen, mit dem die Europäische Kommission den Aufbau von 13 thematischen Städtenetzwerken mit insgesamt rund 2.500 Mitgliedsstädten aus Europa und Lateinamerika initiierte. Die empirischen Erhebungen konzentrierten sich dabei in erster Linie auf das URB-AL-Netzwerk Nr. 8 zum Thema „Steuerung der urbanen Mobilität“, welches seit dem Jahr 2000 von der Landeshauptstadt Stuttgart koordiniert wird.² Während die empirischen Erhebungen beide vernetzten Regionen erfassen, liegt doch der regionale Schwerpunkt der Arbeit auf Lateinamerika mit einer weiteren Vertiefung durch eine Fallstudie in Südbrasilien. Die Arbeit verfolgt dabei das Ziel, einen Beitrag zu einer theoriegeleiteten systematischen Aufbereitung der in den vergangenen zehn Jahren gemachten Erfahrungen zu leisten und sie in konzeptionelle Leitlinien für eine zukünftige Anwendung des Kooperationsinstruments transnationaler Städtenetzwerkkooperation zu überführen.

In **Kapitel 2** werden im Rahmen eines allgemeinen Problemaufrisses zunächst die Rahmenbedingungen dargelegt, innerhalb derer die euro-lateinamerikanischen Städtenetzwerke agieren. Nach einem synoptischen Blick auf die grundlegenden Probleme kommunaler Politik und städtischer Entwicklung in Lateinamerika wird die Einbettung der biregionalen Vernetzungsinitiative in die übergeordneten Zusammenhänge einer auf höchster politischer Ebene angestrebten „strategischen Partnerschaft“ zwischen beiden Regionen sowie der Entwicklungszusammenarbeit der Europäischen Union mit Lateinamerika erörtert. Noch vor der Erarbeitung der theoretischen Grundlagen wird ein umfassender Überblick über die Ziele, Struktur und Funktionsweise der URB-AL-Städtenetzwerke gegeben, um durch die direktere Einbettung in den theoretischen Gesamtzusammenhang ein leichteres Verständnis des komplexen Untersuchungsgegenstands zu gewährleisten.

Kapitel 3 widmet sich den theoretischen Grundlagen transnationaler Städtenetzwerke. Da diese bisher nur in sehr eingeschränktem Umfang theoretisch durchdrungen und empirisch erforscht wurden, müssen dabei zunächst Anleihen bei den verwandten Forschungsbereichen der *Global City*-Netzwerke, der *Global Public Policy Networks* und der regionalen Netzwerke Kreativer Milieus gemacht werden. Vor dem Hintergrund der zentralen Bedeutung von Netzwerken für die Entwicklung räumlicher Strukturen im Zeitalter globaler Kommunikations- und Transportnetze werden daraufhin die grundlegenden Determinanten für eine polarisierende bzw. ausgleichende Raumwirksamkeit untersucht. Auf dieser theoretischen Basis werden schließlich die transnationalen Städtenetzwerke als Instrument der interkommunalen Zusammenarbeit dargestellt, welche zunehmend auch auf globaler Ebene stattfindet. Abschließend wird ein Mehrebenenmodell entworfen, das der Orientierung der empirischen Untersuchungen der auf unterschiedlichen Netzwerkebenen stattfindenden transnationalen Austauschprozesse diene.

¹ Das Akronym „URB-AL“ leitet sich von „*Urbs América Latina*“ ab. Nähere Informationen zum URB-AL-Programm: http://ec.europa.eu/comm/europeaid/projects/urbal/index_en.htm

² Nähere Informationen zum Netzwerk Nr. 8: <http://www.stuttgart.de/europa/urb-al>

In **Kapitel 4** werden die beiden zentralen Forschungsfragen und die darauf aufbauenden Hypothesen zur Effizienz und Raumwirksamkeit transnationaler Städtenetzwerke formuliert, deren Überprüfung mit Hilfe eines auf die Komplexität des Forschungsgegenstandes angepassten Methoden-Sets vollzogen wurde. Neben dem hierbei verfolgten Triangulationsansatz werden die angewendeten Methoden ausführlich erläutert.

Kapitel 5 stellt das Kernstück der empirischen Arbeit dar. In ihm werden zunächst die räumlichen und hierarchischen Strukturen der Netzwerke in den einzelnen Programmstaaten vor dem Hintergrund unterschiedlicher Entwicklungsindikatoren analysiert. Im Hinblick auf die Funktionsweise der Städtenetzwerke werden am Beispiel des Netzwerks Nr. 8 „Steuerung der urbanen Mobilität“ die internen Kooperationsprozesse und Wirkungszusammenhänge auf Gesamtnetzwerkebene und im Rahmen der Subnetzwerke der gemeinsamen Projekte untersucht. Schließlich rückt die Fragestellung der Wirkungsweise und Wirksamkeit der transnationalen Städtekooperation auf der Ebene eines Netzwerkknotenpunkts in den Mittelpunkt des Forschungsinteresses: Am Fallbeispiel der südbrasilianischen Mitgliedsstadt Criciúma werden die Faktoren analysiert, welche die Übertragung von Informationen und Entwicklungsimpulsen aus den transnationalen Austauschprozessen in die lokale Ebene hinein sowie deren anschließende kommunalpolitische Nutzung und Inwertsetzung begünstigen bzw. behindern. Abschließend werden Vorschläge zur Weiterentwicklung des URB-AL-Ansatzes formuliert.

In **Kapitel 6** werden die zentralen Hypothesen der Arbeit überprüft. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse fließen ein in Bausteine für eine Theorie der transnationalen Städtenetzwerkkooperation. Auf der erweiterten theoretischen Basis und unter Berücksichtigung der gewonnenen empirischen Ergebnisse wird schließlich ein modellhaftes Instrument transnationaler Städtenetzwerkkooperation entworfen.

Im Ausblick des **Kapitels 7** steht die Frage nach den zu mobilisierenden Potenzialen der URB-AL-Städtenetzwerke im Vordergrund. Diese werden beispielhaft anhand des Stuttgarter Netzwerks Nr. 8 „Steuerung der urbanen Mobilität“ skizziert, welches seit Anfang 2006 unter dem Namen „*Cities for Mobility*“ das Ziel der dauerhaften Weiterentwicklung und weltweiten Ausweitung auf einer von der Europäischen Kommission unabhängigen und diversifizierten Finanzierungsbasis verfolgt. Damit wird übergeleitet zu einem Schlaglicht auf weiter reichende Potenziale transnationaler Städtenetzwerke auf globaler Ebene, die Gegenstand zukünftiger Forschung sein sollten: Es ist dies zum einen der Beitrag des Entwicklungsinstruments zur Förderung einer von Kommunen *bottom-up* getragenen regionalen Integration und damit der Beitrag des Instruments zur basisdemokratischen Fundierung einer zukünftigen *Global Governance*-Architektur in einer multipolaren Welt. Zum anderen lassen transnationale Städtenetzwerke aufgrund ihrer Breitenwirksamkeit, Bürgernähe und neutralen Sachbezogenheit ein wertvolles Potenzial im Sinne einer langfristig vorbeugenden Friedenssicherung durch die Förderung einer fruchtbaren Zusammenarbeit zwischen den Völkern unterschiedlicher Kulturkreise erwarten.

2 Problemaufriss: Städte und Städtetzwerke im Fokus des Entwicklungsprozesses

„Zwei Trends bestimmen die Gegenwart: Globalisierung und Verstädterung. Beide Phänomene sind eng verknüpft, weil Globalisierung bedeutet, dass weltweite Netzwerke entstehen, deren Knotenpunkte in Großstädten zu finden sind.“

KORFF 2004, S. 452

Weltweit werden 2007 schon mehr als 50% der Weltbevölkerung in Städten leben (vgl. UNO 2004, S. 3). Die Städte konzentrieren einen immer größeren Anteil der globalen Wirtschaftskraft und auch des Ressourcenverbrauchs auf sich. Entsprechend muss sich „*Governance for Sustainability*“ (ROTHFUSS 1998) in erster Linie auf urbane Entwicklungsprozesse im weitesten Sinne konzentrieren, um die dort wirksamen nicht nachhaltigen wirtschaftlichen, politischen und gesellschaftlichen Entscheidungen revidieren zu helfen und die Erfolge nachhaltiger Entwicklung gleichzeitig der Mehrheit der Bevölkerung zugutekommen zu lassen. Dies gilt insbesondere für die industrialisierten Länder der OECD-Welt, wo bereits über drei Viertel der Bevölkerung in Städten lebt. Es gilt im Hinblick auf die Entwicklungsländer aber auch für Lateinamerika, dessen Verstädterungsgrad mit 76% den Europas von 74% (vgl. DSW 2005) bereits übertrifft und der voraussichtlich bis 2020 auf 81% weiter anwachsen wird (vgl. UN-HABITAT 2001b, S. 16).¹

Städte werden *im Zeitalter der Globalisierung* zwar einerseits immer stärker zum **Fokus der Entwicklung**, andererseits stellen sie aber auch die kritischsten Brennpunkte sozialer, ökologischer, wirtschaftlicher und politischer Probleme dar, angesichts derer viele Städte in Entwicklungsländern drohen, nahezu unregierbar zu werden (vgl. COY & KRAAS 2003, S. 39; COY & ZIRKL 2001, S. 75). Im Hinblick auf diese Entwicklung fordern COY & KRAAS (2003, S. 34):

„Verbesserte Steuerung und Management der Städte in den Entwicklungsländern gehören somit zu den zentralen Aufgaben einer globalen Konfliktforschung und Friedenssicherung: Es gilt, Analyse- und Planungskompetenz sowie Steuerungskapazitäten von Verwaltungen und ihre Handlungsmöglichkeiten zu erweitern.“

Nur so können Städte, wie VAN VLIET (2002, S. 36) es formuliert, ihre Rolle als „*enabler, [...] regulator, catalyst and partner*“ im Entwicklungsprozess wirkungsvoll wahrnehmen. Zur Erreichung dieser Ziele müssen „auf lokaler Ebene politische und institutionelle Rahmenbedingungen im Sinne einer *good urban governance* geschaffen werden, die einer Umsetzung der Prinzipien nachhaltiger Entwicklung förderlich sind“ (COY & ZIRKL 2001, S. 75).

Dass Städte sowohl innerhalb einzelner Volkswirtschaften als auch für die Weltwirtschaft insgesamt die Rolle eines „*engine of growth*“ (VAN VLIET 2002, S. 31) spielen, ist unbestritten. Umso wichtiger wird jedoch angesichts zunehmender globalisierungsbedingter Umweltprobleme und weltweit wachsender sozialer Diskrepanzen (vgl. FERREIRA & WALTON 2005),

¹ Für nähere Ausführungen zum Verstädterungsgrad Lateinamerikas siehe Kapitel 5.2.1.

dass Städte in Zukunft auch zu „agents of change“ (VAN VLIET 2002, ebd.) werden, zu Kristallisationspunkten nachhaltiger Entwicklung. Dabei kommt den Stadtverwaltungen nicht mehr nur die Aufgabe zu, im globalen Standortwettbewerb durch lokale institutionelle Modernisierung und Leistungssteigerung sowie durch die Schaffung einer wirtschaftsfreundlichen Infrastruktur vor Ort die Positionierung einer Stadt im globalen Standortwettbewerb um Investitionen zu verbessern. Vielmehr liegt die zentrale heutige und zukünftige Herausforderung der Städte in der Erfüllung einer Scharnierfunktion zwischen globalen Prozessen und den lokalen Erfordernissen der Sicherung einer nachhaltigen Lebens- und Wirtschaftsweise zum Wohle aller ihrer Bürger (VAN VLIET 2002, S. 33):

„Thus, cities mediate the reciprocal relationships between economic globalization on the one hand and human development on the other. They form an important link in processes of globalization and their implications for human development.“

Eine besondere Bedeutung kommt dabei der **transnationalen¹ Vernetzung von Stadtverwaltungen** und anderen lokalen Akteuren zu. Sie lassen bei entsprechender Ausgestaltung als flächenhaft wirksames Instrument ein hohes Potenzial zum Ausgleich regionaler Disparitäten sowie zur Verbreitung entwicklungsrelevanten Know-hows und innovativer *Best Practice*-Beispiele vermuten (vgl. UN-HABITAT 2001a). Innovationen, deren Diffusion gerade im kommunalpolitischen Bereich sehr viel träger abläuft als zwischen privatwirtschaftlichen Akteuren (vgl. HALL & PFEIFFER 2000, S. 259), könnten durch Netzwerkkooperation beschleunigt verbreitet und auch Orten zugänglich gemacht werden, die aufgrund struktureller Entwicklungsdefizite und ihrer daraus resultierenden Marginalität keine Möglichkeit haben, sich aus eigenen Kräften in bestehende transnationale Netzwerke zu integrieren und von ihnen zu profitieren. Denn gerade in kleineren und mittleren Städten, die derzeit von der *Mega-City*-lastigen Stadtforschung und Entwicklungspolitik nur unzureichend wahrgenommen werden, wird das stärkste Bevölkerungswachstum in den kommenden Jahrzehnten stattfinden und werden angesichts besonders schwach entwickelter institutioneller Kapazitäten umfangreiche Entwicklungsprobleme zu lösen sein (vgl. COHEN & VILAR 2005, S. 244ff.).

In den nachfolgenden Teilkapiteln soll zunächst ein Problemaufriss zum Thema Stadt und Entwicklung aus der lateinamerikanischen Perspektive entwickelt werden. Eine systematische Analyse und ein umfassendes Verständnis des Entwicklungsinstruments der transnationalen URB-AL-Städtenetzwerke kann nur vor dem Hintergrund der politischen, sozialen, ökonomischen und ökologischen Herausforderungen erzielt werden, in deren Kontext die kommunalen Kooperationsbemühungen eingebettet sind. In diesem Sinne beschäftigt sich der Problemaufriss zunächst mit der Fragestellung der zunehmenden Außenorientierung und Globalisierung kommunaler Beziehungen (Kap. 2.1), widmet sich dann den zentralen Stadtproblemen Lateinamerikas vom politischen über den sozioökonomischen bis hin zum ökologischen Bereich (Kap. 2.2) und mündet schließlich in der Darstellung der allgemeinen Rahmenbedingungen

¹ MAYER (1997, S. 133f.) definiert „transnational“ im Gegensatz zum Begriff der auf zwischenstaatliche Beziehungen abhebenden „internationalen Beziehungen“ als „grenzüberschreitende Beziehungen zwischen nichtstaatlichen Akteuren (etwa multinationale Konzerne) und zwischen Akteuren unterhalb der nationalstaatlichen Ebene (etwa weltweite kommunale Verbände)“ (vgl. hierzu auch SPINDLER 2003, S. 98).

für den Aufbau einer „strategischen Partnerschaft“ zwischen Europa und Lateinamerika (Kap. 2.3), zu deren Konsolidierung die rund 1.200 Mitgliedsstädte der URB-AL-Städtenetzwerke einen Beitrag von der Basis her leisten sollen. Um das notwendige Vorverständnis des komplexen Untersuchungsgegenstands sicherzustellen, soll noch vor der Einführung in die theoretischen Grundlagen der Arbeit im Kapitel 2.4 die Struktur- und Funktionsweise des URB-AL-Programms und seiner Kooperationsinstrumente erläutert werden.

2.1 Städte als neue Akteure in der globalen Politikarena

„[...] solidarisches Handeln auf lokaler Ebene kann die Welt verändern.“

„Erklärung der Kommunen“; zit. nach HILLIGES 2002, S. 346

Widmet sich Entwicklungsforschung dem Akteursdreieck Staat, Wirtschaft und Zivilgesellschaft, so wird unter „Staat“ gemeinhin die *nationalstaatliche* Ebene verstanden. Nur in Einzelfällen werden *lokalstaatliche* Instanzen zumindest unter der Kategorie „zivilgesellschaftliche Akteure“ subsumiert (vgl. OSSENBRÜGGE 2001, S. 6). Diese Vernachlässigung der kommunalen Verwaltungsebene bei der Untersuchung von Entwicklungsprozessen wird der aktuellen Bedeutung der Städte im lokalen, regionalen und auch globalen Entwicklungsgeschehen nicht mehr gerecht. In dem Maße, in dem die *Steuerungsmacht der Nationalstaaten* über ihr eigenes Territorium im Zuge der Globalisierung geschmälert wird (vgl. DITTGEN 1999; LINK 2001; SASSEN 2003; WALBY 2003 u. ZÜRN 2001), treten die Städte verstärkt in einen direkten Standortwettbewerb zueinander und spielen somit auch eine immer wichtigere Rolle als Gestalter der spezifisch-örtlichen Entwicklungsrahmenbedingungen für eine erfolgreiche und dynamische Wirtschaftsentwicklung (vgl. VAN VLIET 2002, S. 4). *Kommunalverwaltungen* haben in den vergangenen Jahren nicht nur innerhalb ihrer jeweiligen Gemeindegrenzen, sondern auch *als internationale Akteure* an Bedeutung gewonnen. Neue Formen der „Außenpolitik von Städten für Städte“ (SASSEN 1996, S. 68) bzw. der Paradiplomatie (vgl. HUERTO ROMERO 2004, S. 24) haben sich herausgebildet. Sie können als ein Prozess der „Globalisierung von unten“ (MAYER-RIES 1999, S. 69, vgl. auch CHASE-DUNN 2002; SCHOLZ 2003, S. 9 u. VAN VLIET 2002, S. 37) gedeutet werden. SASSEN (2001, S. 23) spricht in diesem Zusammenhang von der „Herausbildung eines neuen Typus von transnationaler Politik“:

„Der Machtverlust der nationalen Ebene eröffnet die Möglichkeit der Entstehung neuer Formen von Macht und Politik auf der subnationalen Ebene. Insofern das Nationale als Behälter des Sozialen und der Politik aufgebrochen wird, eröffnen sich zudem Möglichkeiten für eine politische Geographie, welche subnationale Räume über die Grenzen hinweg verbindet. Städte spielen in dieser neuen Geographie eine führende Rolle“ (ebd., S. 22f.).

In Fortschreibung dieses Prozesses zeichnet PETRELLA (1995, S. 21) das Szenario, dass der Club der 30 mächtigsten „*city regions*“ (CR-30) als eng untereinander vernetzte Globalisierungspole bis zum Jahr 2025 die G-7 als globalpolitisches Steuerungsgremium abgelöst haben wird. Aus heutiger Perspektive mag diese langfristige Vorausschau auf die zukünftige Rolle der lokalstaatlichen Akteure großer Agglomerationen noch stark überzogen wirken. Denn aus der Erfahrung mit dem Globalisierungsprozess der vergangenen Jahre ist es doch „insbeson-

dere die Wirtschaft, die eine derartige Meta-Macht entwickelt hat, indem sie aus dem Käfig des territorialen, nationalstaatlich organisierten Machtspiels ausgebrochen ist und sich neue Machtstrategien im digitalen Raum gegenüber den territorial verwurzelten Staaten erobert hat“ (BECK 2002, S. 96; vgl. hierzu auch PETRELLA 1997, S. 297). Dessen ungeachtet ist die Tendenz auch auf der lokalstaatlichen Ebene eindeutig: Städte nehmen über regionale und globale Verbände¹ sowie themenspezifische Netzwerke² immer stärker Einfluss auf politische Entscheidungen auf supranationaler und globaler Ebene, ohne sich etwa einer hierarchiebedingten Pflicht der Abstimmung ihrer Positionen mit den jeweiligen Nationalregierungen ausgesetzt zu sehen (vgl. hierzu auch KERN 2001, S. 108). Es wird zunehmend evident, dass „*los gobiernos centrales ya no tienen el monopolio de la acción exterior*“³ (GUTIÉRREZ CAMPS 2006, S. 19).⁴

Diese verstärkte systematische Nutzung der Möglichkeiten der Interessenartikulation gegenüber der nationalen und supranationalen Ebene seitens der bisher fast ausschließlich lokal orientierten Kommunalverwaltungen bezeichnet SWYNGEDOUW (2004, S. 33) als Strategie des „*rescaling of politics*“ und stellt fest: „*scalar political strategies are actively mobilised as parts of strategies of empowerment*“. Im Falle des URB-AL-Programms ist dieses auf Kommunalverwaltungen abzielende „*empowerment*“ (vgl. hierzu auch FRIEDMANN 1992; HALL & PFEIFFER 2000, S. 229 u. HEIN 2001a, S. 56f.) zu sehen als ein seitens des supranationalen Akteurs Europäische Union im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit mit Lateinamerika eingesetztes Instrument zur Unterstützung regionaler Integrationsprozesse von unten sowie zur Förderung effizienter kommunaler Institutionen und nachhaltiger lokaler Entwicklungsprozesse.

Die folgenden Abbildungen (s. Abb. 1 bis Abb. 3) stellen schematisch die seit mehreren Jahrzehnten zu verzeichnende und sich voraussichtlich auch in Zukunft fortsetzende Verschiebung der Entwicklungssteuerungsmöglichkeiten zwischen den Akteuren auf der lokalen, nationalen, supranationalen und globalen Ebene dar. Dabei werden den unterschiedlichen räumlichen Maßstabsebenen jeweils die Akteure aus dem politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bereich zugeordnet, deren Wirkungskreis sich in erster Linie auf die jeweilige Ebene erstreckt. Das heißt, dass die Gestaltungsmacht über Entwicklungsprozesse, die ein transnationales Unternehmen, ein globales Regime wie etwa die WTO, aber auch eine global

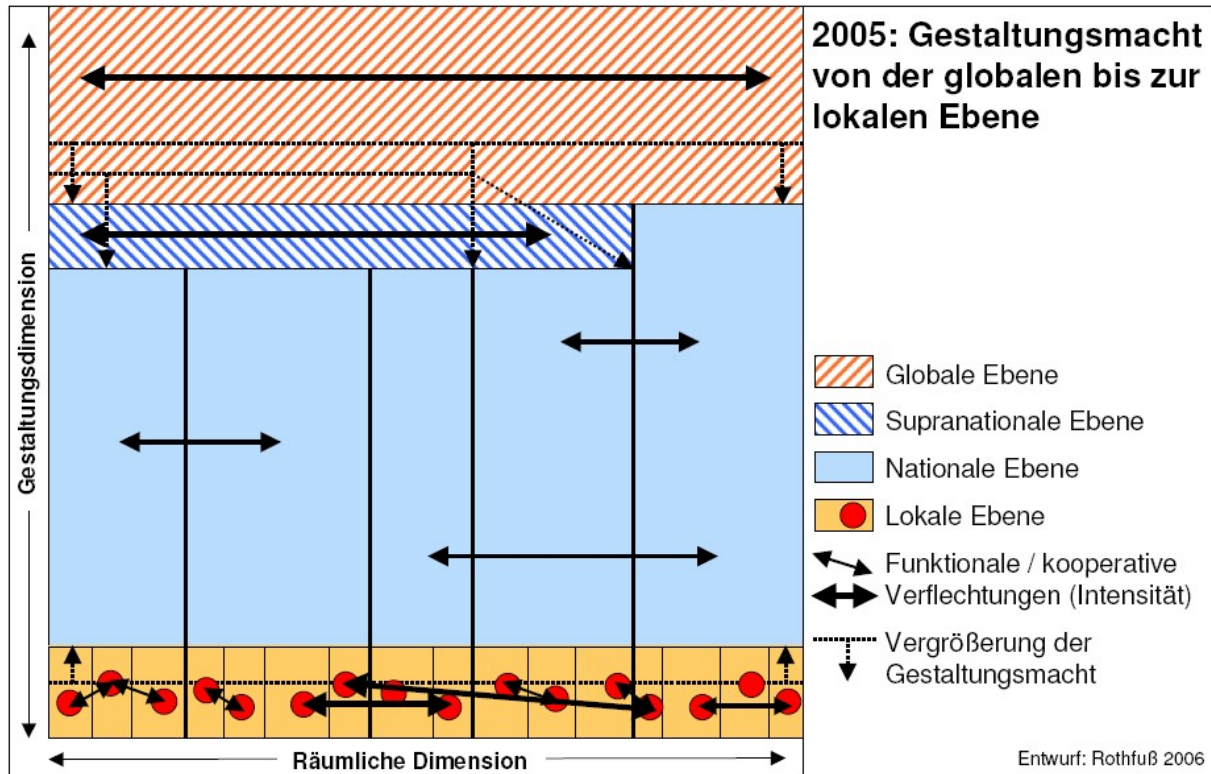
¹ Beispielhaft wäre hier für Lateinamerika die *Federación Latinoamericana de Ciudades, Municipios y Asociaciones de Gobiernos Locales* (FLACMA; Gründung 1981) zu nennen, für Europa der Rat der Gemeinden und Regionen Europas (RGRE; Gründung 1951) und auf globaler Ebene die *United Cities and Local Governments* (UCLG), die sich 2004 aus der *International Union of Local Authorities* (IULA; Gründung 1913), der *World Federation of United Cities* (FMCU; Gründung 1957) und Metropolis (Gründung 1984) gebildet hat.

² Z.B. die URB-AL-Städtenetzwerke. Für eine umfassende Auflistung thematischer Städtensnetzwerke vgl. KEINER & KIM 2006 und siehe: <http://www.gdrc.org/uem/networks/index.html>.

³ „die Zentralregierungen nicht mehr das Monopol der Außenbeziehungen haben.“ (Übers. d. Verf.)

⁴ Im Hinblick auf die Frage nach dem nationalstaatlichen Monopol der Außenbeziehungen und den intensivierten internationalen Aktivitäten deutscher Kommunen stellt die GTZ (2003, S. 13) fest: „ihre Aktivitäten sind aber rechtlich nicht unbestritten. Weder das Grundgesetz, noch die Verfassungen der Bundesländer sehen eine ausdrückliche Ermächtigung der Gemeinden zur Aufnahme von Auslandsbeziehungen vor [...]“. Indem sie die Kommunen daran erinnert, dass ihre Auslandsaktivitäten gewisse, eng gesteckte Grenzen nicht überschreiten dürfen (nur zwischen Gemeinden, nur in kommunalen Angelegenheiten, nur örtliche Aktivitäten), offenbart sie die Sorge der Bundesregierung um den schleichenden Verlust ihres außenpolitischen Monopols.

es zunehmend durch den Zusammenschluss in regionalen und auch globalen Bündnissen, die hierarchische Gliederung des Staatsaufbaus zu umgehen und an den nationalen Regierungen vorbei mit einheitlicher Stimme lokale Interessen zu artikulieren und in globale politische Foren wie die UNO-Konferenzen einzubringen (vgl. HILLIGES 2002, S. 346).



Quelle: ROTHFUSS 2006b, S. 2, Übers. d. Verf.

Abb. 2: Schematische Darstellung der Verschiebung der relativen Gestaltungsmacht über Entwicklungsprozesse von der lokalen bis zur globalen Akteursebene; Stand 2005

National verfasste Institutionen, wie etwa im wirtschaftlichen Bereich die Gewerkschaften oder im staatlichen Bereich die Regierungen, verlieren seit Jahrzehnten an Gestaltungsmacht über Prozesse, die sich aufgrund ihrer zunehmend globalen Verfasstheit nicht mehr uneingeschränkt nationalen Aushandlungsprozessen und Regelungen unterordnen. An die Stelle der souveränen Gestaltungsmacht von Nationalstaaten über ihre Volkswirtschaften tritt damit der Zwang zum Wettbewerb um privatwirtschaftliche Investitionen, ohne die ein Staat keinen Anteil an der globalisierten Wirtschaftsentwicklung haben kann. HIRSCH (1995) spricht in diesem Zusammenhang vom „Wettbewerbsstaat“ und BECK (2002) vom „Konkurrenzstaat“.

Die grenzüberschreitende Expansion der Märkte und Unternehmen steigert die Notwendigkeit des Zusammenschlusses einzelner Nationalstaaten, um in Form supranationaler Organisationseinheiten und damit verbundener grenzüberschreitender Kooperation ein Stück Steuerungsmacht für die betreffenden Staaten zurückzugewinnen und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit des regionalen Integrationsbündnisses gegenüber andernorts in der Welt entstehenden zu stärken. Nicht nur die Integrationstiefe dieser supranationalen Organisationen wie etwa der Europäischen Union nimmt zu, indem die Nationalstaaten in immer mehr Poli-

Die UCLG repräsentiert durch ihre Mitgliedsstädte rund 170.000 Kommunen und damit über die Hälfte der Weltbevölkerung. In allen stadtrelevanten Fragen stellt sie heute die zentrale Repräsentanz kommunaler Interessen gegenüber der UNO und anderen supranationalen und internationalen Organisationen dar (vgl. BALTSCH & LEITERMANN 2004, S. 123). Beim Weltgipfel für nachhaltige Entwicklung in Johannesburg 2002 wurde erstmals bei einer UN-Konferenz die kommunale Position mit weltweit einheitlicher Stimme vertreten und gebündelt als Gegengewicht in internationale Verhandlungsprozesse eingebracht („Erklärung der Kommunen“; zit. nach HILLIGES 2002, S. 346):

„Wir leben in einer zunehmend vernetzten, gegenseitig aufeinander angewiesenen Welt. Die lokale und die globale Ebene sind ineinander verflochten. Kommunen können es sich nicht leisten, inselartig und nur nach innen orientiert zu sein. Armut, Ausgrenzung und die Zerstörung der Umwelt zu bekämpfen ist eine moralische Frage, aber auch eine eigennützige. 10 Jahre nach Rio ist es Zeit zu handeln (in allen Bereichen, für alle Beteiligten), und solidarisches Handeln auf lokaler Ebene kann die Welt verändern.“

Im Bereich der Umweltpolitik und Entwicklungszusammenarbeit manifestiert sich die interkommunale Kooperation neben einer stets wachsenden Anzahl bilateraler Kontakte (vor allem Städte- und zunehmend auch Projektpartnerschaften sowie Lokale-Agenda-Prozesse; vgl. KERN 2001, S. 104ff.) schon seit Mitte der 80er Jahre vermehrt auch in Form von themenspezifischen, netzwerkartigen Zusammenschlüssen.¹ Auf der Ebene der internationalen Organisationen (Weltbank, UN-Habitat) wurden zeitgleich erste Anstrengungen unternommen, thematische Städtenetzwerke auf globaler Ebene gezielt als entwicklungspolitisches Instrument einzusetzen.² Die Europäische Union folgte 1995 mit dem URB-AL-Programm, das bisher rund 1.200 verschiedene Städte aus 18 Ländern Lateinamerikas (aus dieser Region stammen ca. 2/3 aller beteiligten Städte) und den 15 alten EU-Mitgliedstaaten in 13 Städtenetzwerken zu zentralen Entwicklungsfragen des urbanen Raums (z.B. Stadtplanung, Wirtschaftsförderung, Verkehr, Umwelt, Demokratie, Armut, Sicherheit etc.) vernetzt hat. Innerhalb dieser Städtenetzwerke wurden bislang 177 kleinere Projektnetzwerke gebildet, in denen innovative Lösungsmöglichkeiten für städtische Entwicklungsprobleme gemeinsam entwickelt, übertragen, angepasst, angewendet und verbreitet werden (vgl. RÍMEZ 2005).

¹ Beispielhaft für thematische Städtenetzwerke lassen sich auf nationaler Ebene das Netzwerk „Energistadt Schweiz“ mit 127 Mitgliedern nennen (Gründung 1988; <http://www.energiestadt.ch>) und auf internationaler Ebene das „Klima-Bündnis europäischer Städte mit indigenen Völkern der Regenwälder“ mit 1.287 Mitgliedsstädten (Gründung 1990; <http://www.klimabuendnis.org>).

² So z.B. 1.) „Cities Alliance“ von Weltbank und UN-Habitat (Gründung 1999; <http://www.citiesalliance.org>; vgl. HILDEBRAND 2004 u. VIRAPATIRIN 2004, S. 71f.), die in über 170 Mitgliedsstädten Projekte zur Armutsbekämpfung durchführt oder 2.) das „Urban Management Programme“ der UNO (Gründung 1986; <http://www.unhabitat.org/programmes/ump>; vgl. ebd., S. 74), welches rund 140 Städte in 58 Ländern vernetzt und die Ziele Wirtschaftswachstum, soziale Entwicklung und Armutsbekämpfung verfolgt oder 3.) die 1993 gegründete weltweite WHO-Initiative „Healthy Cities Network“, an der sich alleine innerhalb Europas bereits über 1.300 Städte aus 30 Staaten beteiligen (<http://www.healthycities.org>).

2.2 Stadtprobleme in Lateinamerika: Städte als Spiegelbild gesellschaftlicher, politischer und ökologischer Herausforderungen

„Die Menschen [in lateinamerikanischen Großstädten; Anm. d. Verf.] leben in einem Milieu mit Luft- und Wasserverschmutzung beziehungsweise -vergiftung, Lärm, nervenaufreibendem Verkehr, Reizüberflutung, dichter und hoher Bebauung, Vermassung, Enge und zum Teil bedrückender Hässlichkeit. Das städtische Umland ist meistens großräumig zersiedelt und in irgendeiner Art ‚erschlossen‘, so dass es als Erholungsgebiet weitgehend ausfällt. [...] Ein großer Teil der städtischen Bevölkerung leidet unter schlechten und ungesunden Wohnverhältnissen, einer prekären Trinkwasserversorgung, einer mangelhaften Abwasser- und Müllentsorgung, keiner beziehungsweise schlecht bezahlter beziehungsweise ungesunder Arbeit sowie einer unzureichenden städtischen Infrastruktur (Transportwesen, Gesundheitssystem, Schulen, Berufsschulen usw.). Immer häufiger entstehen anomische Milieus, in denen geordnete soziale Strukturen auseinanderbrechen, traditionelle Normen und Werte verfallen und Verwahrlosung, Gewalt, Kriminalität, Elendsprostitution, Vandalismus, Alkoholismus sowie Drogenkonsum um sich greifen.“

WÖHLCKE 2000, S. 38

In der zunehmenden Fragmentierung urbaner Strukturen in „*gated communities*“ der Mittel- und Oberschicht einerseits und den Überlebensraum der marginalisierten Bevölkerung andererseits (vgl. COY 2003 u. KOHLHEPP 2003b, S. 28ff.) spiegelt sich die mangelnde soziale Integrationsleistung der politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Systeme Lateinamerikas wieder. Die leitbildorientierte Steuerung der Herausbildung nachhaltiger sowie sozial integrativer Stadtstrukturen ist somit keineswegs allein eine Aufgabe der Stadtplanung, die im Rahmen kommunaler Kompetenzen unabhängig von übergeordneten politischen Weichenstellungen wirksam zu bewältigen wäre (vgl. COY 2002, S. 40). Trotzdem fordern die städtischen Bewohner Lateinamerikas seit der Dezentralisierungswelle, deren Weg durch die Demokratisierungswelle seit Beginn der 80er Jahre geebnet wurde (vgl. BRUSIS & THIERY 2003, S. 20; DRAIBE 2004, S. 299; HALDENWANG 2000, S. 427 u. STREN 2000, S. 4), immer kritischer und vehementer von der kommunalpolitischen Ebene die Lösung jener Probleme ein, denen sie sich im täglichen Leben in der Stadt ausgesetzt sehen.

Diesem angesichts sehr eingeschränkter Ressourcen (vgl. STREN 2000, S. 2) oft überhöhten Erwartungsdruck der Bürger können die lokalen politischen Entscheidungsträger am wirksamsten begegnen, indem sie die aufgrund einer stark zentralistischen Tradition in Lateinamerika meist nur schwach entwickelten lokalen Verwaltungsinstitutionen (vgl. AZCUETA 2004, S. 247; BRAUN 2004, S. 212; GODÍNEZ ZÚÑIGA 2004, S. 345 u. STREN 2000, S. 1) zunehmend professionalisieren, kommunalpolitische Prozesse transparenter gestalten und eine verstärkte Teilhabe der Bürger ermöglichen. Außerdem gilt es, innovative und in anderen Städten bereits bewährte Lösungsansätze und *Best Practice*-Beispiele in den dringlichsten Aufgabenbereichen zu übernehmen. Genau hier können transnationale Städtenetzwerke, die Stadtverwaltungen unterschiedlich hoch entwickelter Länder sowie zivilgesellschaftliche Institutionen mit spezifischem fachlichen Know-how vernetzen, äußerst wertvolle und praxisorientierte Lernmöglichkeiten für lateinamerikanische Städte schaffen. MESSNER (2000, S. 515f.) sieht „angesichts der Beschleunigung der Globalisierung und der steigenden Zahl grenzüberschreitender oder gar globaler Probleme“ in diesen Formen internationaler Vernetzungsbemühungen eine

„wichtige Entwicklungsressource“. Für Lateinamerika stellt GAVIDIA (2004, S. 13) noch einen umfassenden Handlungsbedarf im Hinblick auf die Vernetzung von Kommunalverwaltungen zwecks *Capacity Building* fest und diagnostiziert in der Region „*weak systems to assist local authorities in strengthening their management capacity, and weak movements for cooperation and support among cities. The potential for association for development among cities and local authorities has not been fully exploited yet*“ (vgl. hierzu auch HALDENWANG 2001, S. 91).

Es ist das Ziel des URB-AL-Programms, einen Beitrag zur Schließung dieser Bedarfslücke in Sachen kommunaler Vernetzung und *Capacity Building* zu leisten, indem lateinamerikanischen und europäischen Stadtverwaltungen die Möglichkeit direkter Kooperation und gemeinsamen Lernens eröffnet wird. Um ein umfassendes Verständnis der grundlegenden politischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen sowie der inhaltlichen Herausforderungen für die Formierung eines transnationalen Städtenetzwerks im Themenbereich des städtischen Verkehrs zu ermöglichen, soll in den folgenden drei Unterkapiteln zunächst eine ausführliche Untersuchung der relevanten Problemzusammenhänge vorgenommen werden. Dabei rücken die seit den 80er Jahren die politischen und räumlichen Entscheidungsstrukturen Lateinamerikas transformierenden Dezentralisierungsbemühungen in den Mittelpunkt der Betrachtungen (Kap. 2.2.1). Da die kommunalpolitische Ebene am direktesten mit den sozialen und lebensweltlichen Problemen der städtischen Bevölkerung konfrontiert ist und diese auch am wirksamsten mit Hilfe partizipativer und bedarfsgesteuerter Instrumente angehen kann, muss ihr näheres Verständnis zentrale Grundlage für die Untersuchung transnationaler Städtenetzwerkkooperation und ihrer lokalspezifischen Einbettung sein (s. Kap. 2.2.2). Ein Überblick über die Umwelt- und Verkehrsprobleme, denen sich lateinamerikanische Kommunalverwaltungen ausgesetzt sehen, macht schließlich den enormen Bedarf an Innovation und Steuerungskompetenz deutlich, den die Region in diesem sowohl für die Lebensqualität der Städte als auch für Umwelt und wirtschaftliche Entwicklung relevanten Themenbereich aufweist (Kap. 2.2.3).

2.2.1 Die lateinamerikanische Herausforderung der Dezentralisierung

Die politischen Systeme der lateinamerikanischen Staaten sind auch heute noch in unterschiedlichem Maße durch die lange *Tradition des Zentralismus und Etatismus* geprägt (vgl. BRAUN 2004, S. 212; GAVIDIA 2004, S. 13; GODÍNEZ ZÚÑIGA 2004, S. 330f. u. HALDENWANG 2001, S. 87). MESSNER (2000, S. 499) fasst diese Erblast wie folgt zusammen:

„Der traditionelle lateinamerikanische Entwicklungsstaat war überzogen interventionistisch, bürokratisch, zentralistisch organisiert, allgegenwärtig und daher überfordert und leistungsschwach. Der Entwicklungsstaat blockierte nicht nur die wirtschaftliche Entwicklung, sondern auch die Entstehung einer lebendigen Zivilgesellschaft.“¹

¹ DRAIBE (2004, S. 322) weist darauf hin, dass die Zivilgesellschaft insbesondere in den ärmeren Bevölkerungsschichten und Regionen Lateinamerikas noch stark unterentwickelt ist.

Der tief in der politischen Tradition Lateinamerikas verankerte Etatismus ist gepaart mit einem nur längerfristig zu überwindenden Misstrauen zentralstaatlicher Ministerialbürokratien gegenüber wirksamer Dezentralisierung und einem föderalistischen Staatsaufbau, welche unterschwellig als Emanzipation der subnationalen Ebene und damit einhergehend als Gefährdung des nationalstaatlichen Einflusses und Zusammenhalts gesehen werden (vgl. DE GROOTE & CABALLEROS 2004, S. 16 u. VIRAPATIRIN 2004, S. 118). Über Jahrzehnte hinweg und in direktem Anschluss an kolonialzeitliche und postkoloniale Strukturen wurde so durch die Konzentration politischer Steuerungsfunktionen in den Hauptstädten die Herausbildung einer ausgeprägten „funktionalen *primacy*“ (BRONGER 1993, S. 65) der lateinamerikanischen Metropolen bewirkt. Diese hat sich über Jahrzehnte hinweg in einer entsprechenden Dominanz der *Primate Cities*¹ und einer unausgeglichene Ranggrößenstruktur in Bezug auf die Bevölkerungszahl der übrigen Regionalzentren niedergeschlagen (vgl. hierzu auch BÄHR & MERTINS 1995, S. 29ff; DRAIBE 2004, S. 314 u. KOHLHEPP 1994a, S. 51).² Ihre Überwindung würde selbst bei einer erfolgreichen Fortsetzung des bisherigen Dezentralisierungsprozesses und der gezielten Förderung der Mittelstadtentwicklung mehrere Jahrzehnte in Anspruch nehmen (vgl. MYERS 1997, S. 120).

Seit der (Re-)Demokratisierung der Region in den 80er Jahren und dem im Zusammenhang mit dem Ausbruch der Schuldenkrise diagnostizierten Scheitern des etatistischen Entwicklungsmodells wuchs die Bereitschaft der zentralstaatlichen Verwaltungen, **Dezentralisierungsprozesse** anzustoßen und örtliche Belange betreffende Kompetenzen zunehmend auf die lokale Ebene zu übertragen: „*national leaders are conceding unprecedented city-shaping powers to municipal institutions*“ (MYERS 1997, S. 111). Im weltweiten Vergleich gesehen wurde Lateinamerika damit in den letzten beiden Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts zu einem „*virtual hotbed of local governance reform*“ (STREN 2000, S. 4).³ Mittlerweile werden in allen Staaten Lateinamerikas die Bürgermeister der insgesamt über 15.000 Kommunalregierungen in direkten Wahlen bestimmt. Dies bescherte den Gemeinden gegenüber dem früheren zentralstaatlich kontrollierten System eine deutliche Stärkung des politischen Wettbewerbs mit dem Ergebnis einer stärkeren Leistungsorientierung sowie einer zunehmenden Mobilisierung sozialer Bewegungen und zivilgesellschaftlicher Potenziale (vgl. MOLS 1997, S. 24). In diesen „neue[n] Räumen der Legitimierung und politischen Integration“ (HALDENWANG 2000, S. 437) entstanden neue Politikarenen, in welchen „öffentliche und private Akteure sich in horizontalen Legitimierungsbeziehungen und Entscheidungsstrukturen über sektorale Politiken verständigen“ (ebd.). Die damit verbundenen Leistungsanreize auf lokalstaatlicher Ebene verursachten eine „lautlose Revolution“ (FUHR 2000, S. 486; vgl. hierzu auch CAMPBELL 2003) in den Kommunen Lateinamerikas: „*This massive change from nominated to elected*

¹ Zur Primatstadt-Problematik und ihrer Quantifizierbarkeit durch die Rang-Größen-Regel vgl. HEINEBERG (1989, S. 56ff.) und HOFMEISTER 1997 (S. 103 ff.).

² SEDLACEK (1995, S. 102) weist auf den Zusammenhang zwischen historischen Staatsstrukturen (föderalistisch/zentralistisch) und das Ausmaß der heute festzustellenden regionalen Disparitäten in europäischen Staaten hin.

³ AZCUETA (2004, S. 248) spricht in diesem Zusammenhang vom „kommunalen Frühling“ („*primavera municipal*“) und GODÍNEZ ZÚÑIGA (2004, S. 332) von der „Renaissance des Lokalen“ („*renacimiento de lo local*“). Trotz umfassender Dezentralisierungsbemühungen in allen Staaten Lateinamerikas stellt GAVIDIA (2004, S. 13) jedoch nach wie vor fest: „*Yet of 15.000 local authorities in the region, many rely almost entirely on the support of national and sub-national levels for their operations and local investments.*“

officials has brought a much higher level of professionalism to office holding, and has in turn led to innovation and reform in municipal governance“ (STREN 2000, S. 4).

In einigen Städten, wie etwa dem südbrasilianischen Porto Alegre, wandelten sich die Leitbilder des kommunalen Managements mit beeindruckender Dynamik von den *top-down*-Ansätzen der zentralstaatlich gesteuerten Stadtpolitik zu Zeiten der Militärdiktatur bis Anfang der 80er Jahre (vgl. COY & ZIRKL 2001, S. 77) hin zu äußerst innovativen und weltweit neue Maßstäbe setzenden Konzepten wie dem des partizipativen Kommunalhaushalts (vgl. ebd., S. 82f.). Trotz der vielfachen Übertragung und Ausbreitung solch fortschrittlicher Konzepte in der Region stellen innovative, transparente und effizient arbeitende Stadtverwaltungen noch kein systemisches Merkmal kommunalen Managements in Lateinamerika dar (vgl. BRAUN 2004, S. 212). Vielmehr sind sie als von besonders engagierten Politikerpersönlichkeiten abhängige Ausnahmen von der Regel zu werten (vgl. HALDENWANG 2001, S. 93). CAMPBELL (2003, S. 140ff.) sieht allerdings genau darin ein neues lateinamerikanisches Modell von *good urban governance* im Entstehen: Es stützt sich auf eine starke politische Führungspersönlichkeit, den Willen zu Professionalisierung und Innovation sowie inhaltlich bzw. strategisch die Konzentration auf Bürgerbeteiligung, Armutsorientierung und Mobilisierung zusätzlicher Finanzmittel für kommunale Aufgaben.

Es gilt als unumstritten, dass die Dekonzentration und vor allem die **Dezentralisierung** staatlicher Steuerungskompetenzen im Sinne des Subsidiaritätsprinzips **weitreichende Potenziale** hinsichtlich der Bürgerbeteiligung, Modernisierung und Effizienzsteigerung in der staatlichen Steuerung des lokalen Entwicklungsprozesses mobilisieren kann. Allerdings kann Dezentralisierung ohne entsprechende begleitende Maßnahmen und Reifungsprozesse die Effizienz staatlichen Handelns zunächst auch untergraben. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn der Ressourcen- dem Kompetenztransfer hinterherhinkt, wenn lediglich eine Verdoppelung von Regulierungsinstanzen stattfindet, wenn lokales Caciquentum vom Machtransfer profitiert und damit Korruption, Klientelismus, Nepotismus und Neopatrimonialismus zementiert werden oder wenn lokalstaatliche Institutionen weder über die personellen noch die institutionellen Kapazitäten verfügen, um die neuen Aufgabenbereiche professionell und rationell zu bewältigen (vgl. CAMPBELL 2003, S. 69; FAUST 2002, S. 22; GODÍNEZ ZÚÑIGA 2004, S. 349; HALDENWANG 2000, S. 436 u. 2001, S. 87 u. WILLIS et al. 1999, S. 48).

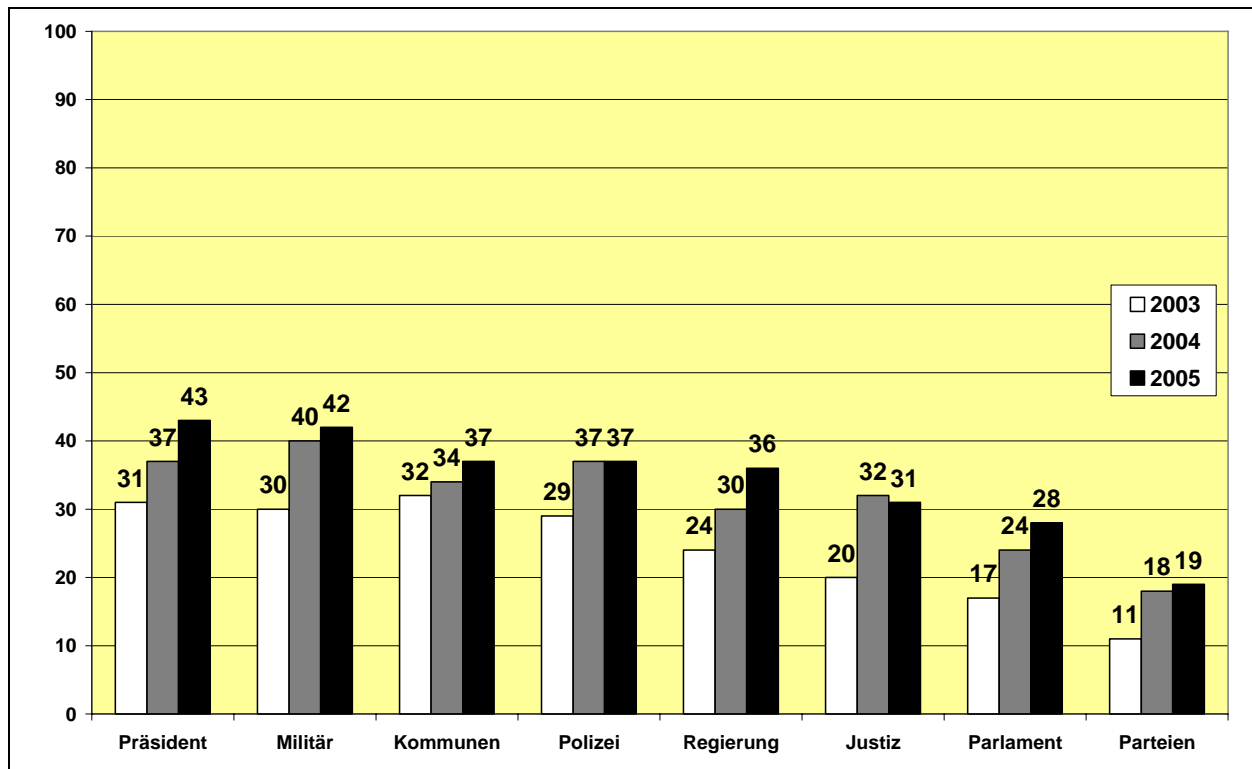
Im Zuge des lateinamerikanischen Dezentralisierungsprozesses hat sich daher seit den 80er Jahren ein **enormer Bedarf an Capacity und Institution Building auf der kommunalen Ebene** aufgetan, der es erforderlich macht, das zwischen dem Transfer zusätzlicher Aufgaben und der Herausbildung entsprechender fachlicher Kapazitäten entstandene Vakuum auszufüllen (vgl. GODÍNEZ ZÚÑIGA 2004, S. 345). Es besteht ein weitgehender Konsens darüber, dass die von Dezentralisierungsmaßnahmen flankierte Modernisierung des öffentlichen Sektors auf subnationaler Ebene eine Schlüsselvoraussetzung für die Dynamisierung regionaler Entwicklung ist (vgl. FUHR 2000, S. 474ff.). Da mit dem Bedeutungsschwund der nationalstaatlichen Steuerungsebene als Folge neoliberaler Globalisierungsprozesse lokale und regionale Regulierungsinstanzen in der Frage der positiven Gestaltung der örtlichen Entwicklungsbedingun-

gen für einen erfolgreichen globalen Standortwettbewerb generell an Bedeutung gewinnen (vgl. HALDENWANG 2001, S. 83ff. u. OSSENBRÜGGE 2003, S. 99), verschärft sich der Bedarf an *Capacity Building* auf diesen Ebenen zusätzlich.¹

Vom konzeptionellen Ansatz her versprechen Kooperations- und Austauschforen, wie etwa transnationale Städtenetzwerke, am ehesten dem Bedarf einer möglichst schnell mobilisierbaren, flächenhaften, effizienten und praxisorientierten Verbreitung von Know-how zu städtischen Entwicklungs- und kommunalpolitischen Steuerungsfragen zu entsprechen. Im Sinne des *Benchmarking* können durch den Austausch und das gegenseitige Voneinanderlernen neben fachlichen Kompetenzen, insbesondere durch die Vorbildfunktion, auch Anregungen und Anreize übertragen werden, die „softe“ Strukturmerkmale lokalstaatlicher Steuerung betreffen, wie etwa die unter politischer Kultur zu subsumierenden Ansätze der Bürgerbeteiligung, Transparenz und Kooperationsbereitschaft gegenüber dem privaten und zivilgesellschaftlichen Sektor. MAIHOLD & HUSAR (2005, S. 7) sehen in der „Stärkung der [...] Bürgermeisterämter und Präfekturen“ sogar Möglichkeiten seitens der Entwicklungszusammenarbeit, einen Beitrag zur Überwindung der von ihnen wahrgenommenen „Demokratiekrisen in Lateinamerika“ zu leisten (vgl. hierzu auch KRENNERICH 2003, S. 9f.; KURTENBACH 2001, S. 365; MAIHOLD & ZILLA 2006, S. 3 u. NOLTE 2002, S. 164). „Daher sollten im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit prioritär Programme im Bereich demokratischer Regierbarkeit gefördert werden“ (MAIHOLD & HUSAR 2005, S. 7). Darüber hinaus fordern WHITEHEAD et al. (2006, S. 4) von der Europäischen Union eine umfassende Förderung des Aufbaus staatlicher Kompetenzen in Lateinamerika für eine „Regierbarkeit für Entwicklung“, die auch die lokale Ebene und „dezentralisierte Formen der internationalen Zusammenarbeit“ (ebd.) mit einschließt. Genau dies sollte die Aufgabe transnationaler Städtenetzwerke sein, indem sie die lokalstaatliche Ebene im Sinne einer *good urban governance* als „enabler zur Entfaltung existierender Potentiale“ (COY & ZIRKL 2001, S. 75) und als Moderator lokaler multisektoraler Netzwerke für Entwicklung stärken (vgl. ALTENBURG 2003, S. 80; GODÍNEZ ZÚÑIGA 2004, S. 335; HEIN 2001a, S. 37 u. MAIHOLD 2000, S. 459).

Weil die kommunalpolitische Ebene aufgrund ihrer Nähe zum Bürger es am ehesten ermöglicht, zivilgesellschaftliche Akteure in den politischen Willensbildungsprozess einzubeziehen (vgl. AZCUETA 2004, S. 255) und damit stärker in sich vernetzte und integrierte lokalpolitische Räume zu konstituieren, kommt den Lokalverwaltungen eine Schlüsselrolle bei der ***Entwicklung einer politischen Kultur der Partizipation und Transparenz*** zu. In einigen Fällen wurden Kommunen schon zum Vorbild und Schrittmacher allgemeiner Reformen in der öffentlichen Verwaltung lateinamerikanischer Staaten (vgl. HALDENWANG 2001, S. 96f.). Bei der Förderung staatlicher Modernisierung an der lokalen Ebene anzusetzen bietet auch deshalb Chancen, da die Bürger Lateinamerikas aufgrund ihrer direkteren Kontroll- und Mitwirkungsmöglichkeiten ein *vergleichsweise* hohes Vertrauen – wohl gemerkt auf einem generell sehr niedrigen Niveau (vgl. NOLTE 2005a) – in die kommunalen Institutionen haben (s. Abb. 4).

¹ „*Capacity Building*“ steht in der Entwicklungszusammenarbeit für Personal- und Organisationsentwicklung zur Steigerung der Effizienz und Effektivität öffentlicher Institutionen (vgl. hierzu auch THIEL 1995).



Quelle: LATINOBARÓMETRO 2005, S. 55

Abb. 4: Bürger Lateinamerikas mit Vertrauen in staatliche Institutionen in % aller Befragten; Entwicklung von 2003 bis 2005¹

Im Jahr 2003 waren Lokalverwaltungen noch die staatlichen Institutionen, denen laut den Meinungsumfragen des „Latinobarómetro“ das höchste Vertrauen der Bürger in der Region zuteil wurde. Die gesamte Bandbreite der in den jährlichen lateinamerikaweiten Befragungen erfassten öffentlichen Institutionen befindet sich zwar seit dem Durchschreiten einer Talsohle im Jahr 2003 in einem allgemeinen Aufwärtstrend des Bürgervertrauens. Angeführt wird das Ranking jedoch nach wie vor von den Institutionen, die für den Bürger über die Presse oder das eigene Erleben vor Ort am ehesten fassbar sind (Präsident, Militär, Kommunen, Polizei und Regierung). Im LATINOBARÓMETRO (2005, S. 55) wird daher der Schluss gezogen, dass „*democracia se puede desarrollar sólo en el ámbito de lo tangible*“,² weshalb neben der nationalstaatlichen Ebene auch die Kommunalverwaltungen in den Mittelpunkt des Interesses bei der Konsolidierung und Stabilisierung der demokratischen Systeme Lateinamerikas rücken sollten.

¹ Im Latinobarómetro werden die beiden positiven Kategorien „viel“ und „etwas Vertrauen“ zusammengefasst. Die Befragungswerte für die Kommunen beziehen sich auf 2002, 2004 und 2005. Wenn auch der allgemeine Aufwärtstrend des Vertrauens der Bürger in staatliche Institutionen erst nach einer 2003 durchschrittenen langjährigen Talsohle erfolgte, so erzielten doch außer der Justiz und den politischen Parteien alle erfassten staatlichen Organe 2005 wieder die höchsten Vertrauenswerte seit 1996, was zumindest in jüngster Zeit auf eine positive Trendumkehr im Verhältnis zwischen Bürger und Staat in Lateinamerika schließen lässt.

² „Demokratie kann sich nur im Bereich des [für den Bürger direkt; Anm. d. Verf.] Erfahrbaren entwickeln.“ (Übers. d. Verf.)

2.2.2 Die soziale Fragmentierung der Gesellschaften und Städte Lateinamerikas

„Die Fragmentierung des städtischen Raums wird somit zum Charakteristikum der Stadtentwicklung in Lateinamerika und zeugt von der Ohnmacht lokaler Gegensteuerungsmöglichkeiten. Denn unkontrolliertes Wachstum, Gleichzeitigkeit von globalisierter Wirtschaft und zunehmender Armut, Nebeneinander von Favelas und eingebunkerten Reichtenvierteln sind untrügliche Zeichen für den Kollaps der Städte und für ihre Unregierbarkeit“

COY 2002, S. 40

HOLZNER (1994, S. 51) sieht einen direkten Zusammenhang zwischen der Gestalt und Struktur von „*urban landscapes*“ und der ihre Entstehung bedingenden „Geisteshaltung“ der entsprechenden Gesellschaften:

„The many cultural-genetic differences of urban landscapes around the world are largely the result of the different ideas, ideological perceptions, myths and values of the respective societies that create their respective cities in their own respective images.“

Bezieht man diese Hypothese auf die lateinamerikanischen Städte, so müssten die Entstehungsursachen der von COY (ebd.) als „Charakteristikum der Stadtentwicklung in Lateinamerika“ bezeichneten sozialräumlichen Segregation und „Fragmentierung des städtischen Raums“ (ebd.) ebenfalls in entsprechenden gesellschaftlichen Strukturen, Prozessen, Werten und Ideologien zu finden sein.

Die **Gesellschaften Lateinamerikas** gehören weltweit zu den **sozial ungerechtesten** (vgl. GRATIUS 2004, S. 4 u. KLIKSBERG 2005, S. 26). So lebten im Jahr 2003 über 44% der lateinamerikanischen Bevölkerung in Armut (vgl. EU-KOMMISSION 2005c, S. 7), während es 1997 noch 39% waren (vgl. GRATIUS 2004, S. 4). Die reichsten 10% der Bevölkerung verfügen über 48% des Gesamteinkommens der Region. Auf die ärmsten 10% hingegen entfallen lediglich 1,6% (vgl. KLIKSBERG 2005, S. 26). Hinter diesen statistischen Daten stecken millionenfache Einzelschicksale wie etwa der frühzeitige Tod von lateinamerikaweit jährlich ca. 300.000 Kindern unter fünf Jahren an grundsätzlich heilbaren Krankheiten (ebd., S. 27) oder die faktische Obdachlosigkeit von 20,2 Mio. Menschen allein in Brasilien (vgl. KOHLHEPP 2003b, S. 31). Die Strukturen und Konstellationen sozialer Ungleichheit lassen sich über Jahrhunderte hinweg und ohne große Brüche bis in die Kolonialzeit zurückverfolgen. Sie sind historisch gesehen in erster Linie auf die „soziale Verantwortungslosigkeit eines Großteils der lateinamerikanischen Eliten“ (MOLS 1997, S. 20) zurückzuführen. Dass sich jedoch die massenhafte Armut weiter Bevölkerungsteile durch Landflucht, natürliches Bevölkerungswachstum und sich verschärfende soziale Gegensätze zunehmend in den Städten in Form von innerstädtischen und peripheren Marginalvierteln manifestiert, ist ein relativ junges Phänomen, das in Lateinamerika erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts verstärkt auftrat (vgl. WÖHL-

CKE 1999, S. 38 u. 2000, S. 38). Mittlerweile erfasst es jedoch bereits zwischen 50 und 60% der städtischen Bevölkerung der Region (vgl. MERTINS 2003, S. 48).¹

Eine stark ausgeprägte *soziale Ungerechtigkeit* stellt generell ein schwerwiegendes *Entwicklungshemmnis* für Staaten dar (vgl. FERREIRA & WALTON 2005). Neben den historischen Ursachen der Ungleichheit spielen die wirtschaftsideologischen Modelle, mittels derer die lateinamerikanischen Staaten in den vergangenen Jahrzehnten versuchten, Anschluss an die weltwirtschaftliche Entwicklung zu finden, eine bedeutende Rolle im Hinblick auf die fast unausgesetzt seit mehreren Jahrzehnten anhaltende Verschärfung der sozialen Gegensätze der Region. Über sechs Jahrzehnte hinweg hatte das protektionistische Modell der Importsubstitution (vgl. NOHLEN 2000, S. 350) bis in die 80er Jahre hinein zwar für Fortschritte im Ausbau des lateinamerikanischen Industriesektors gesorgt, aber weder die Konkurrenzfähigkeit der Wirtschaft auf dem Weltmarkt noch die Umverteilung der Wohlfahrtsgewinne zugunsten breiterer Bevölkerungsschichten sicherstellen können. Die Bilanz des überwiegend von diktatorischen Regimes getragenen etatistischen Entwicklungsmodells war durch Überschuldung, enorme Inflationsprobleme und gravierende Defizite im sozialen Bereich geprägt (vgl. hierzu KOHLHEPP 2003b, S. 16f. für Brasilien), die zusammenfassend als Symptome einer „Latinosklerose“ (PETERSEN 1992, S. 157) gewertet wurden. Nach der durch den Ausbruch der Schuldenkrise eingeläuteten „verlorenen Dekade“ der 80er Jahre wurde auf Druck der internationalen Finanzinstitutionen in den 90er Jahren die „Dekade der neoliberalen Hegemonie“ (MALCHER 2003, S. 311) durchgesetzt, deren Hauptcharakteristika und Ziele „Privatisierung, Deregulierung, Marktöffnung, monetäre Stabilität, Wettbewerb und Finanzmarktdominanz“ (ebd.) sind.

Auf dem Höhepunkt der wirtschaftlichen und finanzpolitischen Krise setzten sich im Verlauf der 80er Jahre demokratische Regierungen in fast allen Staaten Lateinamerikas durch. Durch *neoliberale Strukturereformen* gelang es ihnen zwar in den 90er Jahren, die lateinamerikanischen Volkswirtschaften in eingeschränktem Maß wieder auf Wachstumskurs zu bringen,² aber in der für die Region zentralen Frage der sozialen Gerechtigkeit konnten sie die Erwartungen der ärmeren Bevölkerungsmehrheit und der vom sozialen Abstieg bedrohten Mittelschicht ebenso wenig erfüllen wie die Vorgängerregime: „Die Behebung der chronischen Haushaltsdefizite, die Verkleinerung des Staates und die drastischen Einschnitte bei den sozialen Dienstleistungen hatten freilich erhebliche negative soziale Auswirkungen“ (NOHLEN 2002, S. 179). Durch die neoliberale Strukturanpassung wurden noch mehr Menschen in den informellen Sektor abgedrängt, der im Jahr 2000 bereits 47% aller städtischen Erwerbstätigen umfasste (1990 waren es noch 43%; vgl. KRUMWIEDE 2003, S. 17) und in einigen Städten bereits Werte um 75% erreicht (vgl. MERTINS 2003, S. 48). Auch die allgemeinen Rahmenbe-

¹ UN-HABITAT (2003, S. 5) gibt für 2001 einen Anteil der Slumbewohner von 31,9% der gesamten städtischen Bevölkerung Lateinamerikas und der Karibik an. Diese unterschiedlichen Zahlenangaben lassen sich auf abweichende Definitionen des Begriffs „Marginalviertel“ bzw. „Slum“ und die schwierige statistische Erfassbarkeit des Problems zurückführen.

² Der Anteil Lateinamerikas am globalen BIP sank trotz der neoliberalen Wachstumsanstrengungen von 8,4% in 1980 auf 6,4% im Jahr 2000 (vgl. SANGMEISTER 2003, S. 105).

dingungen und finanziellen Spielräume für eine gestaltende Kommunalpolitik haben sich unter dem neoliberalen Modell verschlechtert (vgl. COY 2002, S. 32 u. 2003, S. 122).

Der in vielen lateinamerikanischen Städten in Form von „*IMF riots*“ (OLIVEIRA & ROBERTS 1996, S. 300; vgl. hierzu auch SCHOLZ 2003, S. 10) explodierte „*desencanto*“ der Bevölkerung hinsichtlich der geringen sozialen und wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des „in vielen Ländern überzogenen neoliberalen Entwicklungsleitbild[s]“ (MESSNER 2000, S. 514) sowie die mangelnde politische Glaubwürdigkeit der relativ jungen Demokratien führten zu einem deutlichen Absinken des Zuspruchs gegenüber Demokratie und freier Marktwirtschaft als Lösungen für die tiefgreifende Malaise Lateinamerikas (vgl. SANGMEISTER 2003, 101f. u. SILVA 1999, S. 60f.).¹ Angesichts der ausufernden Proteste im Zuge der Argentinienkrise 2001/2002 und einer zunehmenden Mobilisierung breiter Bevölkerungsschichten gegen das neoliberale Modell in Bolivien seit 2000 stellen verschiedene Analysen fest: „In Lateinamerika gerät das neoliberale Modell aus den Fugen“ (RAMÍREZ VOLTAIRE 2002, S. 264) und die „neoliberale Hegemonie ins Wanken“ (MALCHER 2003, S. 323).² Trotzdem verzeichnet das LATINOBARÓMETRO (2005, S. 64) zwischen 2003 und 2005 einen leichten Anstieg von 57 auf 63% im Zuspruch der Bevölkerung Lateinamerikas zur „freien Marktwirtschaft als dem einzigen System, das die Entwicklung ihres Landes ermöglicht.“ Zwar waren 2005 nur 27% der Bevölkerung mit dem Funktionieren der Marktwirtschaft zufrieden, doch lag dieser Wert bereits acht Prozentpunkte höher als 2004 (ebd., S. 62).

Festzuhalten bleibt in jedem Fall, dass das ungelöste Problem der sozialen Ungerechtigkeit in Lateinamerika vielfältige negative Auswirkungen zeitigt, die in den urbanen Räumen ihren konzentriertesten, sichtbarsten und auch für die demokratischen Systeme sowie den gesellschaftlichen Zusammenhalt bedrohlichsten Niederschlag finden.³ Die Marginalisierung weiter Bevölkerungsteile korreliert mit dem *Ausufern städtischer Gewalt* (vgl. MANSILLA 1998, S. 196 u. NOLTE 2000, S. 354), unterminiert die Bereitschaft der Bevölkerung sich demokratischen Institutionen unterzuordnen (vgl. BRAUN 2004, S. 209; NOLTE 2000, S. 352 u. WÖHLCKE 2000, S. 42) und verhindert das auf gegenseitigem Vertrauen basierende Zusammenführen und Mobilisieren der Gesamtheit aller gesellschaftlichen Kräfte mit dem Ziel, die dringlichen Entwicklungsprobleme der Städte Lateinamerikas zu lösen (vgl. MOLS 1997, S. 22 u. NOLTE 2002, S. 170). So stellt MYERS (1997, S. 122) in Bezug auf Lateinamerika fest: „*Striking differences in the landscapes of upper-, middle-, and lower-class neighbourhoods inhibit the development of a citywide sense of community and weaken any existing sense.*“

¹ Nach den jüngsten Umfragergebnissen des LATINOBARÓMETRO (2005, S. 52) stabilisierte sich jedoch der Zuspruch zur Demokratie in der lateinamerikanischen Bevölkerung zwischen 2003 und 2005 bei 53% (gegenüber einer durchschnittlichen Unterstützung von 60% in der zweiten Hälfte der 90er Jahre).

² Die am 01.05.2006 durch den bolivianischen Präsidenten Evo Morales erklärte Verstaatlichung der Erdöl- und Erdgasfelder (Spiegel Online, 04.05.2006, <http://www.spiegel.de/politik/ausland/0,1518,414364,00.html>) und die am 04.06.2006 eingeleitete „Agrarrevolution“ mit dem Ziel einer Umverteilung des Großgrundbesitzes bestätigen diesen Trend (<http://www.hechosdehoy.com/articulos/impreso.asp?idarticulo=7784>; 06.06.2006). Nicht zuzutreffen scheint er allerdings auf Zentralamerika, das unter direktem US-Einfluss nach wie vor stark auf das neoliberale Entwicklungsmodell baut (vgl. MINKNER-BÜNJER 2005, S. 273f.).

³ Zur generellen Problematik der Bedrohung des Friedens durch soziale Ungerechtigkeit vgl. SENGHAAS 1992, S. 57f. u. 1995b, S. 201f.

Gewalt ist in Lateinamerika zu Beginn des 21. Jahrhunderts kaum mehr ein auf zwischenstaatlicher Ebene anzutreffendes Phänomen, nachdem die Mehrzahl der Grenzstreitigkeiten in der Region beigelegt wurde (vgl. KURTENBACH 1994, S. 245f.). Allerdings bestimmt sie nicht nur in einzelnen Ländern, wie etwa dem seit über fünf Jahrzehnten vom Bürgerkrieg krisengeschüttelten Kolumbien (vgl. AHRENS & WALRAF 2006, S. 122), sondern in nahezu allen größeren Städten der Region den Alltag der Bewohner. Jährlich werden in Lateinamerika 28 Mio. Raubüberfälle verübt und es sterben 140.000 Menschen eines gewaltsamen Todes (vgl. GRABENDORFF 2003, S. 4). Zwischen 1984 und 1994 nahm in Lateinamerika die zuvor schon höchste durchschnittliche Mordrate aller Weltregionen um weitere 40% zu (vgl. BRICEÑO-LEÓN & ZUBILLAGA 2002, S. 19 u. NOLTE 2000, S. 354).¹ Private Sicherheitsdienste, die das Eigentum der besser situierten Gesellschaftsschichten in privaten Einkaufszentren und hermetisch abgeriegelten Wohnghettos effizienter schützen sollen, nehmen in einigen Städten schon einen größeren Umfang an als die Polizei (ebd., S. 355). Dem Staat entgleitet damit sowohl auf dem Wege der zunehmenden Kriminalisierung als auch der Privatisierung von Sicherheitsdiensten das Gewaltmonopol, was ein untrügliches Zeichen für tiefgreifende strukturelle Probleme ist, die ein prekäres Staatswesen hinter der Fassade demokratischer Institutionen offenbaren und somit die Frage der Regierbarkeit, insbesondere der größeren Städte Lateinamerikas (vgl. COY 2002, S. 40 u. COY & KRAAS 2003, S. 39), aufwerfen.

Noch gravierender wird die Situation dadurch, dass unkontrollierte Gewalt in Lateinamerika nicht nur von Gangstern, Banden und „privat finanzierten Todesschwadronen“ (KOHLEPP 2003b, S. 31) verübt wird, sondern auch aufseiten der Polizei weit verbreitet ist (vgl. AMBOS 2002, S. 51ff; BRICEÑO-LEÓN & ZUBILLAGA 2002, S. 32ff; PINHEIRO 2000, S. 125 u. UN-HABITAT 2004, S. 3).² Immer wieder werden auch im kommunalen Bereich politische Konflikte gewaltsam ausgetragen und führen zum Tod von Bürgermeister*innen oder Stadträten, die es gewagt hatten, mit ihren Entscheidungen die Pfründe privatwirtschaftlicher Interessengruppen, wie etwa der des städtischen Transportsektors, anzutasten (vgl. AZCUETA 2004, S. 260).

In erster Linie trifft die alltägliche Gewalt in Lateinamerika jedoch die Armen: So liegt die Mordrate etwa in der Touristenzone Rio de Janeiro – ähnlich wie in europäischen Großstädten – bei nur vier Fällen pro 100.000 Einwohnern und Jahr, in den angrenzenden Favelas hingegen fast 40-mal so hoch bei 150 (vgl. UN-HABITAT 2004, S. 4). Arme werden von der Polizei „gemeinhin wie eine Art Staatsbürger zweiter Klasse behandelt“ (KRUMWIEDE 2003, S. 15; vgl. hierzu auch AMBOS 2002, S. 51), ganz zu schweigen davon, dass sie in der Regel „keinen Zugang zu den politischen Prozessen und gouvernementalen Institutionen“ (MOLS 1997, S. 22) haben. Das Vertrauen der lateinamerikanischen Bevölkerung in das Justizwesen ist sehr gering, so dass nur ein kleiner Teil der begangenen Verbrechen überhaupt angezeigt wird. Denn immer noch sehr weit verbreitet ist die Straflosigkeit, die so genannte „*impuni-*

¹ In Brasilien fiel dieser Anstieg sogar um ein Vielfaches stärker aus: 1997 wurden mit 40.470 Personen nach offizieller Statistik 362% mehr Menschen ermordet als noch 18 Jahre zuvor (vgl. PINHEIRO 2000, S. 123).

² So wurden allein in São Paulo zwischen 1990 und 1998 insgesamt 6.218 Menschen durch die Polizei getötet, was einem Durchschnitt von fast zwei Personen pro Tag entspricht (vgl. PINHEIRO 2000, S. 128).

dad“ (HUHLE 2001, S. 20), die ein äußerst prekäres Justizwesen und mangelnde Rechtsstaatlichkeit offenbart (vgl. PINHEIRO 2000, S. 125f.).¹

Einer Studie der Interamerikanischen Entwicklungsbank zufolge belaufen sich die Kosten der Kriminalität im urbanen Bereich in den besonders gewaltträchtigen Ländern der Region auf 14 bis 25% des Bruttoinlandsprodukts (vgl. NOLTE 2000, S. 356). Noch viel höher dürfte der volkswirtschaftliche Schaden ausfallen, wenn berücksichtigt wird, dass der internationale Ruf der Städte Lateinamerikas als Brennpunkte der Gewalt viele ausländische Investoren abschreckt, da sie die Sicherheit ihrer Mitarbeiter nicht ausreichend gewährleistet sehen (vgl. NOLTE 2002, S. 169). „Gewalt und Kriminalität verringern zudem das interpersonelle Vertrauen und die Zusammenarbeit in formalen und in informellen sozialen Organisationen“ (ebd., S. 170), wodurch lokales und gesamtgesellschaftliches „Netzwerkversagen“ (MESSNER 2000, S. 503) ausgelöst wird. Gerade diese auf gegenseitigem Vertrauen basierende lokale Vernetzung ist jedoch die wichtigste Grundlage für eine dynamische wirtschaftliche Entwicklung. Erst auf ihr besteht auch die realistische Aussicht, dass die vielfältigen städtischen Entwicklungsprobleme unter Einbeziehung aller beteiligten Gruppen gelöst werden können:

*„las estrategias de desarrollo urbano exitosas sólo podrán imponerse si se establecen relaciones coherentes entre los actores políticos, económicos y de la sociedad civil interesados en promover la transformación“*² (OSSENBRÜGGE 2003, S. 108).

Zwei Faktoren bewirken, dass die schwerwiegenden sozialen Probleme Lateinamerikas die Realität der Städte auf lange Sicht prägen und sich aufgrund eines *circulus vitiosus* sogar weiter verstärken können: Es sind dies zum einen das **verstärkte Bevölkerungswachstum in der städtischen Unterschicht** und zum anderen, im wahrsten Sinne des Wortes, die langfristige „Zementierung“ der gesellschaftlichen Segregation in Form von ghettoartigen, sozial fragmentierten Stadtstrukturen. Lateinamerika muss pro Jahr einen Bevölkerungszuwachs von 10 Mio. Einwohnern verkraften, was bezogen auf die Bevölkerungsgröße Deutschlands einer jährlichen Vergrößerung um 1,5 Mio. Menschen gleichkäme. Während ein solches Wachstum selbst ein hoch entwickeltes Industrieland vor schier unlösbare Probleme stellen würde, erscheint die Bereitstellung des ständig neuen Bedarfs an Schulen, Krankenhäusern, städtischer Infrastruktur etc. angesichts der pro Einwohner meist um ein Vielfaches geringeren öffentlichen Haushalte lateinamerikanischer Kommunalverwaltungen schier unlösbar.³ Erschwerend kommt hinzu, dass der Zuwachs überproportional in der bereits nahezu die Hälfte der Gesamtbevölkerung umfassenden sozialen Unterschicht stattfindet, in der Kinder besonders schlechte Voraussetzungen für einen späteren sozialen Aufstieg erhalten (vgl. WÖHLCKE 1999 S. 37ff. u. 2000, S. 34ff.).

¹ Wie PINHEIRO (2000, S. 131) am Beispiel Brasiliens aufzeigt, offenbaren sich diese Missstände am drastischsten im Hinblick auf die ländlichen Armen: „According to the Pastoral Land Commission [...], of the 1.730 killings of peasants, rural workers, trade union leaders, religious workers, and lawyers committed between 1964 and 1992, only 30 had been brought to trial by 1992, and of those only 18 resulted in convictions.“

² „Die erfolgreichen Strategien städtischer Entwicklung können nur umgesetzt werden, wenn kohärente Beziehungen zwischen den politischen, wirtschaftlichen und zivilgesellschaftlichen Akteuren aufgebaut werden, die ein Interesse daran haben, den Wandel voranzubringen.“ (Übers. d. Verf.)

³ So muss etwa die Stadtverwaltung von Rio de Janeiro mit dem gleichen Haushaltsvolumen wie Stuttgart Infrastruktur und Dienstleistungen für zehnmal mehr Einwohner bereitstellen (vgl. ROTHFUSS 2006a, S. 161).

Die anhaltende Landflucht, das überproportionale natürliche Bevölkerungswachstum in der städtischen Unterschicht und die globalisierungsbedingten Wohlfahrtsgewinne der Oberschicht (vgl. SANGMEISTER 2003, S. 110) führen zu einem fortgesetzten Auseinanderdriften der lateinamerikanischen Gesellschaften, welches seinen räumlichen Niederschlag in einer zunehmenden **Fragmentierung der Stadtstrukturen** findet. In einer sich „diametral entgegengesetzenden Ghettoisierung der Reichen und Armen“ (MERTINS 2003, S. 47) wirkt die seit den 90er Jahren noch verstärkte sozialräumliche Segregation (ebd., S. 54) in den Städten Lateinamerikas immer mehr bis in die Mikroebene der Siedlungsstrukturen hinein (vgl. BORSODORF et al. 2002, S. 300). Dass nicht nur die Oberschicht, sondern auch zunehmend die Mittelschicht und sogar die gehobene Unterschicht dem „Trend zur selbstgewählten Segregation“ (COY 2002, S. 26) in den durch private Sicherheitsdienste abgeschotteten „*gated communities*“ verfallen, hat langfristig gesehen weitreichende Konsequenzen für das städtische Gemeinwesen in Lateinamerika: „Als räumliche Fragmente stehen Höllen und Paradiese für gesellschaftlichen Zerfall“ (SCHOLZ 2003, S. 9). Durch stadtplanerische, infrastrukturelle und bauliche Interventionen werden urbane Strukturen geschaffen, die auf lange Sicht den direkten Kontakt und Austausch zwischen den unterschiedlichen sozialen Schichten einer Stadt unterbinden und damit das Potenzial der Herausbildung integrierender lokaler Netzwerke für die gemeinschaftliche Bewältigung örtlicher Entwicklungsprobleme aushöhlen. Damit wird in den lateinamerikanischen Städten ein gesellschaftlicher Segregationstrend dauerhaft festgeschrieben und die Möglichkeiten der Etablierung sozial integrativer *good urban governance* untergraben.

2.2.3 Aktuelle Herausforderungen im Umwelt- und Verkehrsbereich

„Die toxische Belastung von Luft, Wasser und Boden durch Emissionen der Industrie und durch Kraftfahrzeuge bei extrem hoher Verkehrsdichte sowie die ungelösten Entsorgungsprobleme für Abwässer und Müll [...] haben für die Bevölkerung bedenkliche Ausmaße angenommen [...]. Die flächenhafte Expansion der großstädtischen Überbauung führt zur vollständigen Versiegelung riesiger Areale. Die extreme Hochhausbebauung behindert den horizontalen Luftaustausch im Stadtgebiet.“

KOHLHEPP 1994a, S. 98

Zu einer durchaus vergleichbaren Diagnose wie sie KOHLHEPP für die Großstädte Brasiliens aufstellt und die weitgehend auch auf die größeren Zentren des übrigen Lateinamerika zutrifft, kommt die EU-KOMMISSION (2006a, S. 3) bei der Beschreibung städtischer Umweltprobleme in Europa:

„Die meisten Städte sehen sich im Wesentlichen den gleichen großen Umweltproblemen ausgesetzt: schlechte Luftqualität, hohes Verkehrsaufkommen und Staus, starke Lärmbelästigung, schlechte Qualität der bebauten Umwelt, aufgegebene Flächen, Treibhausgasemissionen, Zersiedelung der Landschaft, [das] Anfall[en] von Abfall und Abwasser.“

Allerdings manifestiert sich in den Agglomerationen des unter „*overurbanization*“¹ leidenden Lateinamerika (vgl. BÄHR & MERTINS 1995, S. 26) die Mehrzahl der Umwelt- und Stadtentwicklungsprobleme in noch weit stärkerem Maße als in den bereits über viele Jahrzehnte hinweg nur noch relativ moderat und in weitgehend geplanter Weise wachsenden Städten Europas. Jedoch nicht nur hinsichtlich des Ausmaßes der Belastungen, sondern auch was die *Chancen für* eine längerfristige *Lösung der städtischen Umweltprobleme* betrifft, unterscheidet sich die Situation in beiden Regionen beträchtlich. Den lateinamerikanischen Stadtverwaltungen stehen bezogen auf die Einwohnerzahl weit geringere finanzielle Mittel für die Bewältigung ihrer Aufgaben zur Verfügung als den europäischen. Spricht man schon in Europa von einer zunehmenden kommunalen Finanznot, so verschärft sich diese Problematik in Lateinamerika in unvergleichlichem Ausmaß durch das in Klein- und Mittelstädten ungebrochen starke relative und in den Metropolen immer noch sehr hohe absolute Wachstum der Bevölkerung. Dem hiermit verbundenen starken Anstieg des Bedarfs an lebensnotwendiger Basisinfrastruktur vom Verkehrsbereich bis hin zu Schulen und Krankenhäusern ist es zuzuschreiben, dass kommunalen Umweltschutzmaßnahmen in lateinamerikanischen Städten meist nur eine nachgeordnete Bedeutung eingeräumt werden kann.²

Auch im globalisierungsbedingt unter immer stärkerem Wettbewerbsdruck stehenden privatwirtschaftlichen Sektor Lateinamerikas werden zusätzliche Umweltauflagen zum Schutz der urbanen Umwelt lediglich als Belastung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit betrachtet. So konnte SANGMEISTER (2004, S. 205) zufolge in Lateinamerika in den vergangenen 30 Jahren auch noch kein Trend zur Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Umweltbelastung festgestellt werden, wie dies für einige Industrieländer (womöglich jedoch aufgrund globalisierungsbedingter Verlagerungseffekte) nachgewiesen wurde. Angesichts der bereits erwähnten enormen sozialen Ungleichheit der lateinamerikanischen Gesellschaften sind auch die Möglichkeiten der überwiegenden Mehrheit der Bevölkerung, zusätzliche finanzielle Belastungen für höhere Umweltschutzstandards zu tragen, äußerst begrenzt. Im Hinblick auf die technologischen und personellen Ressourcen im Umweltschutzbereich ist die Angebotssituation in Lateinamerika aufgrund des nachfragebedingt geringen Niveaus der eigenen Entwicklung, Anwendung und Verbreitung moderner Umweltschutztechnologien ebenfalls begrenzt.³

¹ HOFMEISTER (1997, S. 61f.) definiert „*overurbanization*“ als die „nicht ausreichende Integrationskraft der extrem wachsenden Städte, vor allem der Primatstädte einzelner Länder der Dritten Welt.“ In Analogie hierzu bezeichnet HEINEBERG (1989, S. 5) „Überverstädterung“ als das „überproportionale (meist wanderungsbedingte) Wachstum städtischer Bevölkerung im Verhältnis zum wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungsstand des jeweiligen Landes.“

² Dass trotzdem auch in Lateinamerika bereits einige Städte eine ökologisch verantwortungsbewusste und zukunftsorientierte Politik betreiben, zeigt etwa das Beispiel Buenos Aires. Im Rahmen der 2004 lancierten ICLEI-Initiative „*Cities for Climate Protection*“ (<http://www.iclei.org/index.php?id=800>) hat sie sich mit insgesamt 674 Städten weltweit (18 davon aus Lateinamerika) zu freiwilligen Klimaschutzmaßnahmen verpflichtet. So soll der bis 2010 gegenüber dem Jahr 2000 für Buenos Aires prognostizierte Anstieg der CO₂-Emissionen durch gezielte Klimaschutzmaßnahmen neutralisiert werden. Die Stadt wird hierfür die Metrolinien von 42 auf 86 km verlängern, das Radwegenetz von 53 auf 436 km erweitern und rund eine Million m² neue Gehwege und Fußgängerzonen ausbauen (Expertengespräch mit Manuel Antonio Ludueña, Verkehrsexperte im Umweltrat der Stadt Buenos Aires und Teilnehmer des URB-AL-Projekts CULTURA, am 31.03.2006 in Buenos Aires).

³ Lediglich in Brasilien gibt es bereits seit längerem einen bedeutenderen auf Umwelttechnologie ausgerichteten Wirtschaftssektor. So ist durch das bereits 1975 lancierte Proálcool-Programm (vgl. KOHLHEPP 1994b, S. 282ff u. 1994c, S. 301f.) in Brasilien der bislang weltgrößte Markt für alternative Kraftstoffe und entsprechende An-

Nur vor dem Hintergrund dieser Gesamtsituation können die *politischen Gestaltungsspielräume* für eine die urbanen Siedlungen entlastende *Umweltpolitik* realistisch eingeschätzt werden. Daraus ergibt sich auch ein entsprechend spezifischer Bedarf im Hinblick auf den Austausch von Erfahrungen und *Best Practice*-Lösungen zwischen europäischen und lateinamerikanischen Stadtverwaltungen. Während zwar einerseits zahlreiche Städte insbesondere der entwickelteren Regionen Lateinamerikas bereits einen Bedarf an High-Tech-Lösungen im städtischen Verkehrsmanagement aufweisen,¹ dürften doch für die Mehrzahl der lateinamerikanischen Netzwerkpartner jene Lösungskonzepte das größte Nutzenpotenzial aufweisen, die mit den allgemein begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen so eingesetzt werden können, dass sie entgegen der traditionellen „*anti-poor bias*“ der städtischen Verkehrsplanung in Entwicklungsländern (vgl. GTZ 2005, S. 1) auch der Mehrzahl der armen Bevölkerung zugutekommen.

Angesichts der Tatsache, dass sowohl Europa mit 74% als auch Lateinamerika mit 76% zu den am stärksten verstäderten Regionen der Welt gehören (vgl. DSW 2005, S. 9ff.), wird der Wert transnationaler Städtenetzwerkkooperation deutlich. Denn ihre Leistungen in der Förderung nachhaltiger urbaner Entwicklungsprozesse betreffen die Mehrheit der jeweiligen Gesamtbevölkerung und erfassen den Großteil des Ressourcenverbrauchs sowie der damit verbundenen Umweltbelastung in den betroffenen Räumen. Da sich die empirischen Untersuchungen der vorliegenden Arbeit in erster Linie auf das von der Landeshauptstadt Stuttgart koordinierte thematische URB-AL-Netzwerk „Steuerung der urbanen Mobilität“ konzentrieren, soll unter den Hauptverursachern städtischer Umweltprobleme im weiteren Verlauf insbesondere der *Einfluss des Verkehrs* analysiert werden.

FIGUEROA (1996, S. 127) stellt fest, dass „*all Latin American cities suffer from severe traffic congestion, air pollution, too many accidents, and lengthening journey times.*“ In manchen Städten liegt die durchschnittliche Geschwindigkeit im Straßenverkehr nur noch bei zehn Kilometern pro Stunde (vgl. GILBERT 1998, S. 113), wodurch die am stärksten betroffenen Metropolen zunehmend an Standortattraktivität für ihre Bewohner und die Wirtschaft verlieren (vgl. hierzu auch DELAUAUD 2002, S. 300f.). Die häufig noch in Teilen bestehende koloniale Stadtstruktur sowie die unter völlig anderen Prämissen im Hinblick auf Mobilitätsbedarf und Stadtgröße geplanten zentrumsnahen Stadtteile erlauben aufgrund der Enge der Straßenzüge nicht mehr die reibungslose Abwicklung des heutigen Verkehrsaufkommens. Aktuelle und zukünftige Verkehrsprobleme stehen in einem engen Zusammenhang mit den Fehlern bzw. dem Fehlen von Stadtplanung in der bisherigen Entwicklung vieler Städte (vgl. WEHRHAHN 1993, S. 82). Während das suburbane Flächenwachstum die Versorgung mit einem öffentlichen Verkehrsangebot erschwert, werden durch das perlschnurartige Wachstum der latein-

triebstechnologien für Kraftfahrzeuge entstanden (nähere Informationen hierzu <http://www.biodieselbr.com>). Ein weiteres Beispiel ist der brasilianische Busproduzent „Eletra“, der bereits 2003 einen Diesel-Hybrid-Bus auf den Markt brachte und Busse mit Brennstoffzellenantrieb entwickelte (vgl. GOLUB 2004, S. 9).

¹ So wurde etwa in der ca. 180.000 Einwohner zählenden Mittelstadt Criciúma in Südbrasilien bereits 2005 das elektronische *Ticketing* im Busverkehr eingeführt, das bisher zwar auch schon in einigen Ländern Skandinaviens Verbreitung gefunden hat, in Deutschland aber erst in wenigen Städten in der Erprobungsphase ist.

amerikanischen Städte entlang von Verkehrsachsen (vgl. MERTINS 2003, S. 53), deren Kapazität bereits wenige Jahre nach ihrem Ausbau wieder erschöpft ist, die Verkehrsprobleme, denen die Investoren zuvor aus den Zentren entflohen waren, nur an die städtische Peripherie und um einige Jahre in die Zukunft verschoben. Die in fast allen Städten der Region rasch zunehmenden und oft in großer Entfernung zum Zentrum liegenden *Gated Communities* und *Shopping Malls* der Mittel- und Oberschicht verfügen häufig nur über einen per PKW zugänglichen Schnellstraßenanschluss und zementieren damit nicht nachhaltige Mobilitätsstrukturen (vgl. hierzu auch BORSDORF et al. 2002, S. 302f. u. MERTINS 2003, S. 54).

Die in den urbanen Agglomerationen der reicheren Industrieländer favorisierten Untergrundbahnsysteme mit ihren sehr hohen Transportkapazitäten liegen als Lösungsansatz für die Verkehrsprobleme der meisten lateinamerikanischen Städte aufgrund der immensen Investitionskosten außer Reichweite.¹ Während der öffentliche Nahverkehr in Europa oft hoch subventioniert ist (in der Regel 30 bis 70%), muss das nahezu vollständig privatisierte städtische Verkehrswesen in Lateinamerika Profite erwirtschaften (vgl. GOLUB 2004, S. 2). Allerdings stützt in Lateinamerika der hohe Anteil der nicht motorisierten Bevölkerung noch die Profitabilität des öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV), während die europäischen Städte vor allem in ihren suburbanen Bereichen und im ländlichen Raum unter einer mangelnden Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel leiden. Doch wie generell weltweit festzustellen ist, so verliert auch in Lateinamerika der öffentliche Nahverkehr in fast allen Städten Marktanteile in Relation zum Gesamtverkehrsaufkommen. Die Zuwachsraten der privaten Motorisierung in dieser Region gehören neben denen Asiens zu den weltweit höchsten (vgl. SPERLING & CLAUSSEN 2004, S. 11). So weist etwa Belo Horizonte mit 327 PKWs je 1.000 Einwohner bereits einen gleich hohen individuellen Motorisierungsgrad auf wie die vergleichbar große Stadt Berlin (330 PKWs je 1.000 Einwohner; vgl. METROPOLIS 2005, S. 55).²

Der Verkehr gehört bereits seit Jahrzehnten neben der Industrie zum Hauptverursacher städtischer Luftverschmutzung in Lateinamerika (vgl. ROMIEU 1990 u. WEHRHAHN 1993, S. 86). An dieser Situation wird sich auch in den kommenden Jahren nicht viel ändern, denn die dank moderner Fahrzeugtechnologie und verbesserter Kraftstoffe erzielten Fortschritte im Emissionsverhalten werden durch das ständige Anwachsen der Flottengröße weitgehend ausgeglichen. Vollzieht sich längerfristig tatsächlich ein Prozess der „nachholenden Motorisierung“ in den Entwicklungsländern und damit ein weltweites Anwachsen der Motorisierungsraten auf das Niveau der Industrieländer, so hätte dies zur Folge, dass sich der globale PKW-Bestand selbst bei gleich bleibender Bevölkerung gegenüber 1995 auf ca. 3,5 Mrd. Fahrzeuge versiebenfachen würde (vgl. METROPOLIS 2005, S. 16).

¹ Bisher verfügen nur die Städte Mexiko City, Cali, Caracas, Medellín, Lima, Recife, Rio de Janeiro, São Paulo, Buenos Aires und Santiago de Chile über meist nur unzulänglich ausgebaute Metrosysteme (in Maracaibo und Valencia befinden sich U-Bahnen im Bau). Sie konnten durchweg nur mit umfangreichen staatlichen Subventionen verwirklicht werden.

² In Städten wie Stuttgart oder München erreicht die Automobildichte allerdings schon Werte um 620, in kleineren Städten Deutschlands und Italiens sogar über 700 Fahrzeuge je 1.000 Einwohner.

Die Probleme, die durch einen exzessiven städtischen Verkehr hervorgerufen werden, gehen weit über das Problem der Umweltverschmutzung *per se* hinaus. Während die GTZ (2005, S. 8) schätzt, dass weltweit jährlich zwei Millionen Menschen an den Folgen der Luftverschmutzung sterben,¹ quantifiziert eine in Santiago de Chile durchgeführte Studie die Gesamtheit der direkten sowie der externalisierten Kosten des Verkehrs mit 27,5% des Bruttosozialprodukts der Metropolregion (vgl. ZEGRAS 1997, zit. in WRIGHT 2001, S. 3f.). Demnach verursacht ein chaotisches städtisches Verkehrswesen neben einer hohen Umweltverschmutzung und damit einhergehender sinkender Lebensqualität auch einen exorbitant hohen volkswirtschaftlichen Schaden. So streicht auch die GTZ (2005, S. 3) die Bedeutung eines rationalen Verkehrssystems für die erfolgreiche Entwicklung der Städte ärmerer Staaten heraus: „*The future of developing cities crucially depends on whether transport infrastructure will be able to master the challenges of rapid urbanisation.*“ Schließlich stellt ein funktionierendes städtisches Verkehrswesen einen entscheidenden Standortfaktor für die immer stärker auf schnelle, flexible und pünktliche Mobilitätsdienstleistungen angewiesene Wirtschaft dar (vgl. hierzu auch HICKMAN & HALL 2005, S. 86f.).

Nicht nur für eine **umwelt-, sozial- und wirtschaftsgerechte Entwicklung der Städte** spielt das Verkehrswesen eine zentrale Rolle. Auch im Hinblick auf die drängenden globalen Probleme der Erdölverknappung und des Klimawandels mit seinen verheerenden Folgen für das Ökosystem Erde sollte die Förderung nachhaltiger Formen der Mobilität in den Mittelpunkt des Entwicklungsinteresses rücken.² Durch einen zunehmend an Dynamik gewinnenden Prozess, den SPERLING & CLAUSSEN (2004, S. 10) als „*motorizing the developing world*“ bezeichnen, wächst der Anteil des Verkehrssektors an den globalen Treibhausgasemissionen, welcher bereits heute 25% beträgt, weiter an (vgl. GTZ 2005, S. 9). Und insbesondere die Städte Asiens, für deren dynamischste Wirtschaftszentren ein Zuwachs des motorisierten Verkehrs für die kommenden 20 Jahre in der Größenordnung des Vier- bis Siebenfachen des heutigen Aufkommens prognostiziert wird, bestätigen, dass „*there can be no doubt that the developing world is racing to repeat the developed world's transportation history*“ (SPERLING & CLAUSSEN 2004, S. 15). Langfristig steigende Ölpreise entwickeln sich insbesondere für die ärmeren Erdöl importierenden Staaten – hiervon betroffen sind also auch weite Teile Lateinamerikas – zunehmend zu einem Entwicklungshemmnis und verlangen dringlichst nach dem Aufbau möglichst energieextensiver Verkehrssysteme sowie einer konsequenten Nutzung umweltfreundlicher und regional arbeitsplatzwirksamer regenerativer Energiequellen im Verkehrsbereich (vgl. ALT 2000 u. SCHEER 1995 u. 2002).

Die städtische Verkehrsproblematik weist gerade in den von großer sozialer Ungerechtigkeit geprägten lateinamerikanischen Städten neben den verheerenden Umweltfolgen auch eine starke **soziale Komponente** auf. So weist die GTZ (2005, S. 1ff.) darauf hin, dass dem Verkehr eine Schlüsselrolle bei der Erreichung der *Millennium Development Goals* zukommt, da

¹ Allein in Mexiko City leiden GILBERT (1998, S. 119) zufolge zwei Millionen Menschen an Krankheiten, die durch Luftverschmutzung hervorgerufen wurden bzw. durch sie verschlimmert werden.

² Verglichen mit anderen Sektoren, ist der Verkehrsbereich bereits heute der größte Erdölverbraucher weltweit (vgl. SPERLING & CLAUSSEN 2004, S. 10).

ohne eine gerade für die ärmeren Bevölkerungsteile erschwingliche Mobilität die Ziele des erleichterten Zugangs zu Arbeit, Versorgung, Bildung und Gesundheit nicht erreicht werden können. GILBERT (1998, S. 116) zeigt am Beispiel der chilenischen Hauptstadt Santiago, wie der Anstieg der Fahrpreise im öffentlichen Nahverkehr dazu führte, dass Pendler 1988 bereits 21% des nationalen Mindestlohns für die täglichen Fahrten ausgeben mussten, während es 1982 noch 9% gewesen waren.¹ Parallel hierzu stieg der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wegstrecken in der Stadt von 17% im Jahr 1977 auf 31% 1989 an.

Dass gerade die ärmsten Bevölkerungsschichten bei Tarifierhöhungen in den Bereich des nichtmotorisierten Verkehrs (zu Fuß gehen und Fahrrad) abgedrängt werden, für den staatlicherseits kaum angemessene Infrastruktur bereitgestellt wird, verdeutlicht eine Verkehrsstatistik aus Asien (GTZ 2005, S. 4): Im *Modal Split* der unterschiedlichen Verkehrsarten entfällt in Jakarta bei der oberen Einkommensschicht ein Anteil von 15% auf den nichtmotorisierten Verkehr, bei der mittleren Einkommensgruppe bereits 31% und bei der unteren Einkommensschicht sogar 53%. Durch diese schichtenspezifische Verteilung der Verkehrsträgernutzung werden die armen Bevölkerungsgruppen auch zum vornehmlichen Opfer der in Entwicklungsländern generell um das 10 bis 20-fache höheren Unfallraten. Denn während in den Industrieländern nur 15 bis 20% aller Verkehrstoten unter Fußgängern, Radfahrern und Motorradfahrern anfallen, liegt dieser Anteil in den Entwicklungsländern bei knapp 50% (vgl. GTZ 2005, S. 7).

Die *Stadtverwaltung von Bogotá* reagierte im Jahr 2000 auf die auch für Lateinamerika typische „*transit apartheid*“ (WRIGHT 2001, S. 17) und kehrte die generell in den Städten der Entwicklungsländer festzustellende „*anti-poor bias*“ (GTZ 2005, S. 1) bei Verkehrsinvestitionen um in eine Prioritätenfolge, die antiproportional zur Reisegeschwindigkeit der jeweiligen Mobilitätsform definiert ist (vgl. CERVERO 2005, S. 24): In der Stadt- und Verkehrsplanung der kolumbianischen Mega-City wurde den Fußgängern oberste Priorität eingeräumt, gefolgt von Fahrradinfrastruktur, öffentlichem Nahverkehr und an letzter Stelle dem Auto. Innerhalb weniger Jahre wurden 250 km Radwege² und 55 km exklusive Busfahrspuren gebaut (ebd., S. 25). Mit Baukosten, die lediglich bei ca. fünf bis 25% der Kostenspanne für schienengebundene Transportlösungen liegen, werden mit bis zu 45.000 Personen pro Stunde und Fahrtrichtung Transportkapazitäten erzielt, die mit denen von Metros bzw. einer mit durchschnittlich besetzten PKWs voll ausgelasteten 18-spurigen Autobahn vergleichbar sind (vgl. GOLUB 2004, S. 5 u. 8). Das TransMilenio-Bussystem erreichte innerhalb weniger Jahre ohne staatliche Zuschüsse für den laufenden Betrieb neben einem beachtlichen Umfang und einem hohen Qualitätsstandard einen Rückgang der Luftverschmutzung im Zentrum um 40%

¹ Ähnlich hohe Werte gibt CERVERO (2005, S. 29) für Bogotá an, wo Pendler aus Marginalsiedlungen im Durchschnitt zweieinhalb Stunden am Tag in öffentlichen Transportmitteln zubringen und hierfür 15% ihres Gesamteinkommens ausgeben. WRIGHT (2001, S. 4) gibt an, dass Pendler aus peripheren Marginalvierteln lateinamerikanischer Städte sogar bis zu 40% ihres Einkommens und ein Drittel ihrer Arbeitszeit für Mobilität aufwenden.

² Der Anteil des Radverkehrs am Modal Split in Bogotá konnte von 0,9% Mitte der 90er Jahre auf heute 4% gesteigert werden (vgl. CERVERO 2005, S. 27) und entspricht damit bereits mitteleuropäischen Werten (Stuttgart etwa weist einen Anteil des Radverkehrs von 6% aller täglich im Stadtbereich getätigten Fahrten auf; http://www.fairkehr.de/magframeset.html?fair_0105/titel/versteckte_millionen.htm; 12.03.2006).

und eine Verringerung der durchschnittlichen Pendelzeiten von 32%. Um zu verhindern, dass durch den für die kommenden Jahre geplanten Ausbau des Systems exklusiver Busfahrspuren (von 55 auf 400 km Länge und von 800.000 auf 5,5 Mio. Passagiere täglich) die ärmeren Bevölkerungsschichten über die Immobilienpreise aus den Stadtgebieten mit Schnellbusanschluss verdrängt werden, integrierte die Stadtverwaltung die Ziele langfristiger Stadt- und Verkehrsplanung und kaufte noch vor dem Einsetzen der Bodenspekulation Grundstücke in geplanten Erweiterungszonen auf, um dort Projekte des sozialen Wohnungsbaus zu realisieren (ebd. 29f.).

Auch die *südbrasilianische Stadt Curitiba*, die das Modell des „*Bus Rapid Transit*“ mit exklusiven Busspuren bereits 1971 entwickelt hatte und damit zum Vorbild zahlloser Städte weltweit wurde (vgl. GOLUB 2004, S. 6ff.), beweist, dass wirtschaftliche Entwicklung und Individualverkehrsaufkommen voneinander entkoppelt werden können. So weist die Stadt zwar die zweithöchste Motorisierungsrate aller Großstädte Brasiliens auf, gleichwohl erfreut sie sich dank ihres modernen Busverkehrssystems einer fast doppelt so hohen Pro-Kopf-Nutzungsrate des öffentlichen Nahverkehrs (75% aller Pendler der Stadt nutzen das System; vgl. WRIGHT 2001, S. 6) wie São Paulo und der lokale Kraftstoffverbrauch pro Kopf ist der niedrigste aller großen Städte Brasiliens (vgl. GOLUB 2004, S. 3f.). Curitiba gelang es zudem durch ein geschicktes Stadt-Marketing, die im Verkehrsmanagement erzielten Erfolge national und international so bekannt zu machen, dass über die Jahre hinweg ein regelrechter „Curitiba-Mythos“ (COY 2002, S. 38) entstand.

Schafft es eine Stadt, durch ein modernes und effizientes Verkehrsmanagement überregional oder gar international einen guten Ruf zu erlangen, so wirkt sich dies auch positiv auf die Standortattraktivität und folglich die Position im zunehmend globalisierten Standortwettbewerb um privatwirtschaftliche Investitionen aus. So rangiert etwa Curitiba unter den vier attraktivsten Wirtschaftsstandorten Lateinamerikas (vgl. DELAUAUD 2002, S. 300). Die Umsetzung eines rationalen und umweltfreundlichen städtischen Verkehrsmanagements kann also in mehrfacher Hinsicht eine lohnende Investition sein. Welche Möglichkeiten der Verbreitung innovativer Lösungsansätze in diesem kommunalpolitischen Handlungsfeld das Instrument transnationaler Städtenetzwerkkooperation bietet, soll in der vorliegenden Arbeit anhand des URB-AL-Städtenetzwerks Nr. 8 „Steuerung der urbanen Mobilität“ untersucht werden.

2.3 Die Kooperationsbeziehungen zwischen Europa und Lateinamerika

„Wie mit keiner anderen Region der Welt verbindet die Europäische Union mit Lateinamerika ein Bündel von historischen, kulturellen, religiösen, philosophischen und ethischen Beziehungen, verstärkt und getragen von einem dichten Netzwerk von Verwandtschaften, Freundschaften und Bekanntschaften.“

STEVENS 2001, S. 17

Trotz der kulturellen Verwandtschaft zwischen Europa und Lateinamerika sowie der beidseitigen Anstrengungen, diese in eine „strategische Partnerschaft“ für eine gestärkte Position in einer multipolaren Welt in Wert zu setzen (s. Kap. 2.3.1), konstatieren zahlreiche Autoren einen Bedeutungsverlust der Beziehungen zwischen beiden Regionen. Während STEVENS (2001, S. 18) den starken Rückgang der lateinamerikanischen Studenten – also der potenziellen zukünftigen Entscheidungsträger in Politik und Wirtschaft – an europäischen Universitäten beklagt, weisen DREKONJA-KORNAT (2001, S. 547), GRABENDORFF (1999, S. 5), GRATIUS (2003, S. 38) und STEVENS (2001, S. 20) auf das seit den 90er Jahren relative Zurückbleiben des europäischen gegenüber dem US-amerikanischen Wirtschaftseinfluss in Lateinamerika hin. Selbst das Flaggschiff der politischen Kooperationsbemühungen zur Begründung einer strategischen Partnerschaft zwischen beiden Regionen – die im zweijährlichen Rhythmus abgehaltenen Gipfeltreffen der Staats- und Regierungschefs der seit der EU-Osterweiterung insgesamt 58 Staaten¹ – leidet nach Einschätzung MAIHOLDS (2004, S. 4) „durchgängig an Erschöpfung“. Auch das finanzielle Volumen der Entwicklungszusammenarbeit der Europäischen Union einschließlich ihrer Mitgliedstaaten fällt gegenüber Lateinamerika im Vergleich zu anderen Weltregionen relativ gering aus und es ist mittelfristig mit keinem nennenswerten Ansteigen der Hilfsleistungen zu rechnen (s. Kap. 2.3.2).

2.3.1 Rahmenbedingungen und Chancen für die Vertiefung einer strategischen Partnerschaft

Zweifelsohne stellt die Anbahnung eines engen Kooperationsverhältnisses zwischen zwei Weltregionen vor dem Hintergrund ihrer heterogenen Ausgangssituation und Interessenlage eine Herausforderung dar, die nicht allein durch *top-down* initiierte politische Dialogprozesse auf höchster Regierungsebene gemeistert werden kann. Vielmehr bedarf es eines langfristigen Wachstums einer tragfähigen Beziehung zwischen Europa und Lateinamerika von der Basis her, die möglichst alle relevanten Bereiche und Ebenen in Politik, Bildung, Wirtschaft und Gesellschaft erfassen sollte. Betrachtet man den seit über 50 Jahren vorangetriebenen und trotzdem auch von Stagnationsphasen und Rückschlägen bis in die Gegenwart hinein gezeichneten Integrationsprozess zwischen den relativ homogenen Staaten der Europäischen Union, so wird umso deutlicher, dass die interregionalen Integrationsbemühungen zwischen Europa und Lateinamerika nur als langfristiger Prozess verstanden werden können.

¹ Beim vierten Gipfeltreffen am 12.05.2006 in Wien waren bereits 62 Staats- und Regierungschefs vertreten, da zusätzlich vier neue EU-Beitrittskandidaten teilnahmen.

Rückblickend lässt sich trotz der zeitweise fehlenden Dynamik im seit 22 Jahren¹ geführten europäisch-lateinamerikanischen Politikdialog durchaus eine *systematische Vertiefung des Kooperationsprozesses* feststellen: Nach dem ersten Außenministertreffen mit der so genannten Contadora-Gruppe 1984 in San José, Costa Rica, wurden auf dieser Regierungsebene mit dem sich schrittweise zur Rio-Gruppe erweiternden lateinamerikanischen Zusammenschluss seit 1990 jährliche Treffen abgehalten (vgl. PETERSEN 1992, S. 145). Im Rahmen dieses sich ausweitenden und vertiefenden interregionalen Dialogprozesses kann der EU durchaus zumindest eine Initiativ- und Vorbildfunktion im aufkeimenden lateinamerikanischen Kooperations- und Integrationsprozess zugeschrieben werden, ein Beitrag also zum Anstoß einer verstärkten Süd-Süd-Kooperation, den nur ein weitgehend konsolidierter supranationaler Akteur wie die EU erbringen kann (vgl. NUSCHELER & SCHMUCK 1992b, S. 295 u. REGELSBERGER 1992, S. 203ff.). Seit 1999 findet der biregionale Dialog im zweijährlichen Rhythmus auch auf der Ebene der Staats- und Regierungschefs statt, im Mai 2006 in Wien zum vierten Mal.² Mittelfristig fordert das Europäische Parlament darüber hinaus die Überführung der seit 1974 stattfindenden periodischen Treffen mit dem die nationalen Parlamente Lateinamerikas repräsentierenden „Parlatino“ in eine fest institutionalisierte „transatlantische Versammlung Europa-Lateinamerika“ (vgl. EU-KOMMISSION 2005c, S. 14).

In dieser Entwicklung jedoch bereits einen „klaren Beweis für das Ende der *Monroe-Doktrin*“³ (GRABENDORFF 1999, S. 1) erkennen zu wollen, die HAKIM (2006, S. 45) als „*long-standing pillar of U.S. policy in the hemisphere*“ bezeichnet, hieße die Rechnung ohne den Wirt zu machen. Denn „wo das Interesse der USA dominant bleibt, müssen extrazonale Akteure vorsichtig agieren und sich mit Zweitpositionen begnügen“ (DREKONJA-KORNAT 2001, S. 549). Dieses ungeschriebene Gesetz beachtet die Europäische Union, indem sie sich in Lateinamerika weitgehend auf eine „geographische Arbeitsteilung“ (GRATIUS 2003, S. 38 u. 2004, S. 1) gegenüber den USA beschränkt: Während die Vereinigten Staaten Zentralamerika und das nördliche Südamerika ihrer zentralen geopolitischen Interessensphäre zurechnen, konzentriert sich die Speerspitze der EU-Kooperationsbemühungen auf den südamerikanischen Mercosur. Dieser ist allerdings am 09.12.2005 durch den Beschluss zur Aufnahme Venezuelas bereits in den engeren Einflussbereich der USA hineingewachsen. Beide Mächte verfolgen zwar auch direkt zueinander konkurrierende Bemühungen, die Gesamtregion *en bloc* längerfristig an sich zu binden, doch sind hierin seitens der EU keine konkreten Perspektiven in Aussicht und die aufseiten der USA in Form der *Freetrade Area of the Americas* – FTAA angestrebte gesamtamerikanische Freihandelszone ist noch vor ihrer geplanten Realisierung bis Ende 2005 aufgrund des zunehmenden Widerstands aus dem Mercosur und insbesondere Venezuelas wieder in unabsehbar weite Ferne gerückt (vgl. HAKIM 2006, S. 48; MAIHOLD & ZILLA 2005, S. 2f. u. NOLTE 2005b, S. 244ff.).

¹ Viel länger schon, nämlich seit der ersten panamerikanischen Konferenz 1889, also immerhin seit 117 Jahren, versuchen die USA eine gesamtamerikanische Freihandelszone zu etablieren (vgl. BOECKH 2005, S. 93).

² Erklärung von Wien, Viertes Gipfeltreffen zwischen der Europäischen Union und Lateinamerika, 12.05.2006 (http://ec.europa.eu/comm/world/lac-vienna/docs/declaration_de.pdf)

³ Hervorhebung vom Verfasser.

Mittlerweile tritt mit *Asien* in Lateinamerika eine dritte Macht auf den Plan, die möglicherweise längerfristig das Konzept aus dem frühen 19. Jahrhundert zur Festlegung der geopolitischen Einflussphäre der USA in Lateinamerika wirksam herausfordern könnte: „*some members of congress view China as the most serious challenge to U.S. interests in the region since the collapse of the Soviet Union*“ (HAKIM 2006, S. 45). Tatsächlich sehen insbesondere die südamerikanischen Staaten und allen voran Brasilien zunehmend China neben der EU als willkommenes Gegengewicht zum hegemonialen Streben der USA in ihrer Region. Substanz verleiht dieser Hoffnung die Tatsache, dass die Importe Chinas aus Lateinamerika in den vergangenen sechs Jahren um durchschnittlich 60% p.a. angewachsen sind (China avancierte schon 2002 zu Brasiliens viertgrößtem Exportmarkt; vgl. KOHLHEPP 2003b, S. 46), dass China umfangreiche Investitionen in Infrastrukturvorhaben zur Förderung der lateinamerikanischen Integration in Aussicht gestellt hat und dass die beiderseitigen militärischen Beziehungen ausgebaut wurden (vgl. HAKIM 2006, S. 45 u. POHL 2005, S. 119). HUMPHREY & MESSNER (2006, S. 1) sehen eine „tektonische [...] Verschiebung“, die durch den wirtschaftlichen Aufstieg Chinas und Indiens in der zukünftigen *Global Governance*-Architektur verursacht werden wird und verweisen auf eine „Renaissance der Geoökonomie“ (ebd., S. 4), die zu einem zunehmenden Wettbewerb um Energiereserven und Ressourcen führen wird, der sich insbesondere auch auf die rohstoffreichen Länder Lateinamerikas richten wird.

Auch die Europäische Union sieht sich nun angesichts der im Entstehen begriffenen latino-asiatischen Achse herausgefordert, in der Vertiefung ihrer „biregionalen strategischen Partnerschaft“ mit Lateinamerika verstärkt voranzukommen (vgl. EU-KOMMISSION 2005c, S. 4). Und im Hinblick auf die „südamerikanische Führungsmacht“ (NOLTE 2005b, S. 246) Brasilien beeilt sie sich festzustellen, dass dringender Handlungsbedarf hinsichtlich der Intensivierung der Beziehungen besteht, da bisher nur „sehr rudimentäre Strukturen für den bilateralen Dialog“ aufgebaut wurden, der noch „keine politische Dimension beinhaltet“ (ebd., S. 19). Der sicherlich auch in diesem Sinne intendierte Weckruf in Form einer von Brasilien angestrebten „strategischen Partnerschaft“ mit China (vgl. HAKIM 2006, S. 46) nach dem Muster des von der EU in Aussicht gestellten Bündnisses – gegenseitige Unterstützung in internationalen Organisationen, wissenschaftliche und kulturelle Zusammenarbeit, Handel mit High-Tech-Produkten – verspricht, zumindest mittelfristig und indirekt eine neue Dynamik in die euro-lateinamerikanischen Kooperationsbeziehungen zu bringen.

Welche Position und *Rolle* nimmt nun *Lateinamerika* in der Vorstellung der Europäischen Union von einer zukünftigen *multipolaren Weltordnung* ein? Bei der Definition ihrer globalpolitischen Strategie scheint die Europäische Kommission Anleihen bei HUNTINGTONS (1993, S. 22) „*Clash of Civilizations*“ gemacht zu haben. HUNTINGTON (1998, S. 513f.) rät, „um die Kultur des Westens bei schrumpfender Macht des Westens zu bewahren“, den USA und den europäischen Staaten, die „Verwestlichung Lateinamerikas und soweit möglich eine enge Bindung lateinamerikanischer Länder an den Westen zu ermutigen“. In einer Mitteilung der „Kommission der Europäischen Gemeinschaften“ liest sich dieser Gedankengang folgendermaßen (EU-KOMMISSION 2005c, S. 3):

„In einer Welt, die mit neuen Bedrohungen und Chancen konfrontiert ist, muss die Europäische Union (EU) als Akteur auf der internationalen Ebene ihre Beziehungen zu den ihr am nächsten stehenden Partnern festigen. An erster Stelle ist hier Lateinamerika zu nennen, mit dem wir unser Engagement für Menschenrechte, Demokratie und Multilateralismus teilen.“

Die Nennung der demokratischen Werte am Ende des Zitats ist als Seitenhieb gegen die USA angesichts der jüngsten Menschen- und Völkerrechtsverletzungen im Rahmen ihres „Kriegs gegen den Terror“ zu interpretieren. Bei ihrem dritten Gipfeltreffen im Mai 2004 in Guadalajara hatten die Staats- und Regierungschefs Europas und Lateinamerikas erstmals in diesem Sinne ihr gemeinsames Gewicht als „strategische Partner“ in einer multipolaren Welt demonstriert (vgl. DIEDRICHS 2004, S. 255; GRATIUS 2004, S. 6 u. Nolte 2004, S. 121). NOLTE (ebd.) sieht anlässlich der seit wenigen Jahren festzustellenden Sympathieverschiebungen im atlantischen Dreieck gar einen Korrekturbedarf bei HUNTINGTON (1998): So seien nicht mehr Europa und die USA einem gemeinsamen Lager zuzurechnen, sondern – seit die systematischen Menschenrechtsverletzungen in Abu Ghureib und Guantanamo die Weltöffentlichkeit schockiert haben – eher die Wertegemeinschaft Europa und Lateinamerika, da sich „die USA auf einen gefährlichen Sonderweg begeben haben.“

Anlässlich ihres ersten Gipfeltreffens im Juni 1999 in Rio de Janeiro haben die Staats- und Regierungschefs der Europäischen Union und Lateinamerikas den Aufbau einer „*strategic bi-regional partnership*“ (EU-KOMMISSION 2000b, S. 2) beschlossen. Die Realisierungschancen und der langfristige Erfolg dieses *top-down* initiierten Prozesses hängen von einigen grundlegenden **Rahmenbedingungen** und auch verschiedenen aktuellen **Herausforderungen** und **Chancen** ab:

- 1.) Mit Europa und Lateinamerika treffen zwei Weltregionen aufeinander, die durch **gemeinsame kulturelle, gesellschaftliche und historische Wurzeln** sowie politische Werte verbunden sind (vgl. GRATIUS 2004, S. 8 u. STEVENS 2001, S. 17). Seit vielen Jahren unterhalten sie intensive und vielfältige interregionale Beziehungen in Politik, Wirtschaft und Kultur (vgl. GRABENDORFF 1999, S. 1). Daraus ergibt sich, unabhängig vom geringfügigen Grad der bislang erreichten ökonomischen und politischen Integration beider Regionen, für die EU ein besonders wertvolles Potenzial im Hinblick auf eine weitgehend konfliktarme und langfristig tragfähige biregionale Allianz in einer multipolaren Welt. Wenn auch die lateinamerikanische Wirtschaftsregion aufgrund ihrer seit Jahrzehnten hinter Asien weit zurückliegenden Wirtschaftsdynamik (vgl. SANGMEISTER 2005, S. 10f.)¹ für Europa momentan noch keine besondere wirtschaftspolitische Priorität darstellt, so kommt doch dem Potenzial einer, im Vergleich zu Asien und Afrika, leichter zu realisierenden, verlässlichen und stabilen Allianz zwischen den kulturell eng verwandten Partnern eine besondere Bedeutung zu (vgl. MAGGI & MESSNER 2002, S. 30).

¹ SANGMEISTER (2005) u. SINGH & COLLINS (2005) sehen Lateinamerika mittlerweile jedoch auf einem stabileren Wachstumspfad. 2004 erzielte die Region bereits eine Wachstumsrate von 5,5% (HAKIM 2006, S. 41) und für 2005 werden 4,3% erwartet (EU-KOMMISSION 2005c, S. 4).

- 2.) Während eine strategische Partnerschaft Lateinamerikas und der Karibik mit Europa die Vertiefung der gesamtlateinamerikanischen Integration voraussetzt, weisen die *subregionalen Integrationsprozesse* innerhalb der Region zunehmende Diskrepanzen bezüglich ihrer Vertiefung und Außenorientierung auf (vgl. MINKNER-BÜNJR 2005, S. 269). Daher sprechen MAIHOLD & ZILLA (2005, S. 5, 7) von einer „neuen Heterogenität“ und weisen auf ein den gesamtregionalen Integrationsbemühungen zuwiderlaufendes Auseinanderdriften der Region hin. Dabei verläuft die Bruchlinie zwischen den beiden Gravitationszentren des eher EU-orientierten Mercosur mit der Führungsmacht Brasilien an der Spitze und dem stärker auf die USA ausgerichteten zentralamerikanischen Raum unter der Führung Mexikos (vgl. DREKONJA-KORNAT 2001, S. 553; GRABENDORFF 2003, S. 3; HAKIM 2006, S. 53; MAIHOLD & ZILLA 2005, S. 5 u. MINKNER-BÜNJR 2005, S. 271).¹
- 3.) Die im Dezember 2004 beschlossene Gründung der „*Südamerikanischen Staatengemeinschaft*“ (*Comunidad Suramericana de Naciones – CSN*) fördert die politische Zusammenführung der subregionalen Integrationsbündnisse Mercosur und Andengemeinschaft, allerdings – diese Entwicklung beginnt sich abzuzeichnen – aufgrund der geringeren Integrationsdynamik zwischen den Andenstaaten eher auf Kosten des letzteren (vgl. MAIHOLD 2004, S. 1ff.).² Die CSN verfolgt das langfristige Ziel, bis 2025 ein ähnlich hohes politisches Integrationsniveau (einschließlich gemeinsamer Währung, lateinamerikanischem Parlament und einheitlichen Reisepässen) erreicht zu haben wie die EU heute und könnte sich somit zu einem neuen Dialogpartner Europas in Lateinamerika entwickeln (vgl. DIEDRICHS 2006, S. 260 u. FRERES & SANAHUJA 2005, S. 39).
- 4.) Gilt Europa als die Region mit der gleichmäßigsten Einkommensverteilung, so weist *Lateinamerika weltweit die größte soziale Ungleichheit* auf (vgl. GRATIUS 2004, S. 4; KLIKSBERG 2005, S. 26) und droht, ebenso wie das subsaharische Afrika, die Millenniumsziele hinsichtlich der Armutreduzierung zu verfehlen (vgl. SAAVEDRA & ARIAS 2005). Im Jahr 2003 lebten bereits 44,4% der lateinamerikanischen Bevölkerung in Armut (vgl. EU-KOMMISSION 2005c, S. 7).³ Während die reichsten 10% der Bevölkerung über 48% des Gesamteinkommens der Region verfügen, entfallen auf die ärmsten 10% nur 1,6% (vgl. KLIKSBERG 2005, S. 26). Abgesehen von der extrem ungleichen sozialen Schichtung innerhalb der Gesellschaften Lateinamerikas hat sich auch zwischen den Staaten das ohnehin sehr ausgeprägte regionale Entwicklungsgefälle in den vergangenen Jahren weiter verschärft (vgl. GRATIUS 2003, S. 43). Die enormen und in den letzten Jahrzehnten weiter angewachsenen sozialen Spannungen gefährden zunehmend die Demokra-

¹ DIEDRICHS (2004, S. 256) jedoch spricht von „zunehmenden Verflechtungen zwischen Mexiko und anderen Integrationsräumen Lateinamerikas“. Auffallend ist auch, dass die mexikanische Bevölkerung in der Umfrage des LATINOBARÓMETRO (2005, S. 76f.) am deutlichsten die wirtschaftliche Integration der Staaten Lateinamerikas unterstützt: Mit 92% Zustimmung führt Mexiko das Ranking aller lateinamerikanischen Staaten in dieser Frage an (durchschnittliche Zustimmung von 85% gegenüber 70% in 2002), gefolgt von Kolumbien, das ebenfalls besonders starken Kooperations- bzw. Integrationsbemühungen seitens der USA ausgesetzt ist. Dieses Ergebnis legt die Vermutung nahe, dass die Bevölkerung Mexikos, wenn auch im Kontrast zur nationalen Politik, gerne eine stärkere Annäherung an die lateinamerikanischen Nachbarn sähe.

² Venezuelas Präsident Hugo Chávez erklärte bereits wenige Monate nach dem Beschluss zur Aufnahme seines Landes in den Mercosur vom 09.12.2005 den Austritt aus der Andengemeinschaft, da verschiedene Mitgliedstaaten im Alleingang bilaterale Abkommen mit den USA abgeschlossen haben bzw. anstreben (*El Universal*, 26.04.2006; http://www.eluniversal.com/2006/04/26/pol_ava_26A699949.shtml).

³ 1997 waren es noch 39% (vgl. GRATIUS 2004, S. 4).

tien in der Region (vgl. BRUSIS & THIERY 2003, S. 25; LUCA 2005, S. 34 u. NOLTE 2005a, S. 103)¹ und stellen darüber hinaus ein gravierendes Hindernis für die wirtschaftliche Entwicklung dar (vgl. FERREIRA & WALTON 2005).

- 5.) Während sich das euro-lateinamerikanische Verhältnis in jüngster Zeit zumindest auf einem stabilen Niveau zu halten scheint, befinden sich die **Beziehungen zwischen Lateinamerika und den USA** „at their lowest point since the end of the Cold War“ (HAKIM 2006, S. 39, 50) und lassen auf keine baldige Verbesserung hoffen. Durch die Unterstützung reaktionärer und mittels Putsch an die Macht gekommener US-freundlicher Regime in Lateinamerika (vgl. BOECKH 2005, S. 95), des Weiteren durch verschiedene militärische Interventionen² (vgl. KRENNERICH 2000, S. 21 u. HAKIM 2006, S. 48) und durch die teils politische, teils aber auch physische Eliminierung demokratisch gewählter Staatsoberhäupter in der Region³ haben die USA als „*poder hegemónico regional*“⁴ (GODÍNEZ ZÚÑIGA 2004, S. 372) in den vergangenen Jahrzehnten zwar ihre „*hard power*“ gegenüber Lateinamerika wiederholt in schockierender Weise unter Beweis gestellt. Die gemäß NYE Jr. (1990, S. 185) genauso wichtige „*soft power*“, die Führungsautorität aufgrund einer attraktiven Kultur und Ideologie gewährt, haben sie jedoch zunehmend der Europäischen Union als „*poder mundial cooperativo*“⁵ (MESSNER 2002, S. 58) überlassen. Als besonders überzeugend am europäischen Kooperations- und Integrationsmodell wird seitens der Lateinamerikaner die größere Sensibilität für einen Dialog auf gleicher Augenhöhe zwischen grundsätzlich als gleichberechtigt angesehenen Partnern, aber auch das Bemühen um regionalen Ausgleich mittels Kohäsions- und Regionalpolitik angesehen (vgl. GRATIUS 2003, S. 41; HAKIM 2006, S. 52; MAI HOLD & ZILLA 2005, S. 3f.; NOLTE 2004, S. 119 u. SANGMEISTER 2003, S. 36).⁶

Vor dem Hintergrund dieser Rahmenbedingungen hat die **Europäische Union** hinsichtlich ihrer **Lateinamerikapolitik** in den vergangenen Jahren mittels einer „inter-regionalen Mehrebenenpolitik“ und einer „Politik der unterschiedlichen Geschwindigkeiten“ eine „komplexe, geteilte Architektur der Beziehungen“ (GRATIUS 2003, S. 39f.) etabliert. Diese Komplexität wird des Weiteren durch die Tatsache gesteigert, dass es keinesfalls nur *eine* europäische Lateinamerikapolitik gibt: Denn zunehmend definiert sich Spanien als „„iberoamerikanische“ Führungsmacht“ (GRATIUS 2005, S. 224) gegenüber Lateinamerika und unterstrich dies im

¹ So würden laut einer Demokratiestudie der UNDP über 50% der Lateinamerikaner eine demokratische Regierung echten wirtschaftlichen und sozialen Fortschritten opfern (vgl. EU-KOMMISSION 2005, S. 8). In der Realität sieht NOLTE (2005a, S. 103) jedoch kaum die Gefahr eines Regimewechsels zu autoritären Systemen.

² Diese werden im Zeitalter moderner Regierungsführung zynischerweise zunehmend „outgesourct“ und an mit schweren militärischen Waffensystemen ausgestattete private „Sicherheitsfirmen“ wie z.B. DynCorp übertragen, um etwa im kolumbianischen Drogenkrieg der parlamentarischen Kontrolle durch den US-amerikanischen Kongress zu entgehen (vgl. MYSOREKAR 2004, S. 158ff.).

³ Zu erwähnen wären hier die Fälle der Präsidenten Arbenz (Guatemala 1954), Allende (Chile 1973), Torrijos (Panamá 1981), Roldós (Ecuador 1981) und Noriega (Panamá 1989).

⁴ „regionale Hegemonialmacht“ (Übers. d. Verf.)

⁵ „kooperative Weltmacht“ (Übers. d. Verf.)

⁶ SCHARIOTH (2005, S. 249) sieht die „*soft power*“ als „einen Aspekt, der keinesfalls unterschätzt werden sollte“: „In vielen Teilen der Welt wird die Europäische Union als ein Modell für friedliche Zusammenarbeit und politische und wirtschaftliche Entwicklung betrachtet. Im Zusammenhang mit unserem Engagement für Multilateralismus und Völkerrecht verleiht uns dies Glaubwürdigkeit, wenn es um die Förderung von Stabilität und Demokratie im Ausland geht.“

Oktober 2005 mit der Institutionalisierung der 1991 gegründeten Iberoamerikanischen Staatengemeinschaft als internationale Organisation mit einem Generalsekretariat in Madrid. Seine zunehmende entwicklungs- und wirtschaftspolitische Präsenz in der Region will Spanien nun durch die Abstimmung gemeinsamer iberoamerikanischer Positionen in der Weltpolitik flankieren und strebt langfristig sogar eine verstärkte politische Integration mit einer gemeinsamen Staatsbürgerschaft an (vgl. GRATIUS 2005).

Die Europäische Union ist aktuell gefordert, auf die geschilderten jüngeren lateinamerikanischen Entwicklungen zu reagieren und ein entsprechend abgestimmtes, gehaltvolles und kurzfristig realisierbares Partnerschaftsangebot vorzulegen. Denn auf lateinamerikanischer Seite dominiert angesichts des seit vielen Jahren gehegten und oftmals enttäuschten Wunsches nach einer intensivierten Zusammenarbeit mit Europa (vgl. PETERSEN 1992, S. 142) mittlerweile Skepsis, was die Konkretisierungschancen einer „strategischen Partnerschaft“ angeht. FRERES & SANAHUJA (2005, S. 45) fassen diese lateinamerikanische Wahrnehmung des Partners Europäische Union – wenn auch bewusst etwas stereotypenhaft – wie folgt zusammen:

„Europe has disappointed us. We Latin Americans placed big hopes on Europe and specifically on the 'European model', but apparently that model does not even exist, and even if it did exist, the Europeans would not know how to share it with us. The EU has a 'nice' discourse, but in fact they are not offering anything special. When we talk about subjects they like, such as social cohesion, the Europeans take pleasure, because they like to teach us lessons, but when we ask them to open up their markets, they only make excuses. Let us give up placing our hopes on the so-called 'European alternative' and be realistic.“

Bei der **Verwirklichung einer strategischen Partnerschaft** sollte in jedem Fall die jüngste negative Erfahrung aus dem innereuropäischen Integrationsprozess – das Scheitern des EU-Verfassungsentwurfs im Jahre 2005 (vgl. DIEDRICHS & WESSELS 2005) – als Mahnung für die interregionalen Integrationsbemühungen zwischen Europa und Lateinamerika betrachtet werden. Denn noch handelt es sich hierbei um einen weitgehend *top-down* initiierten Prozess, und es ist zu berücksichtigen, dass bislang gegenüber den Bevölkerungen beider Regionen die Ziele und Bedeutung der angestrebten Partnerschaft nur in sehr unzureichendem Maße vermittelt wurden. Umfragen belegen, dass den Bevölkerungen die jeweils andere Region noch weitgehend fremd ist (vgl. EU-KOMMISSION 2005c, S. 19). Es klafft demnach eine Lücke zwischen den Integrationsabsichten auf höchster Regierungsebene und dem tatsächlichen Bewusstsein der breiten Bevölkerung Europas und Lateinamerikas.

PETERS (1993, S. 299) zufolge haben *top-down* initiierte internationale Abkommen eine größere Chance auf eine erfolgreiche Umsetzung in der Praxis, wenn sie an der „untersten politisch-administrativen Handlungsebene“ ansetzen, um deren „Wünsche und objektive[n] Gegebenheiten“ von vornherein in die Politikgestaltung mit einzubeziehen. Diese Funktion könnte im Hinblick auf die zwischen Europa und Lateinamerika anvisierte „strategische Partnerschaft“ durch die „horizontalen EU-Programme für dezentralisierte Kooperation“ ausgefüllt werden, zu denen auch die URB-AL-Städtenetzwerke zu rechnen sind. Diese „regionalen Programme“ stehen einer großen Anzahl lokaler Akteure der unterschiedlichsten Sektoren in Europa und Lateinamerika offen und ermöglichen den Aufbau eigenständiger netzwerkartiger

Kooperationsbeziehungen, die zu tragenden Elementen der regionalen sowie der interregionalen Integration von unten werden könnten. Die regionale Programmierungsstrategie der EU-KOMMISSION (2002a, S. 21ff.) für die Entwicklungszusammenarbeit mit Lateinamerika im Zeitraum 2002 bis 2006 hebt die Leistungen, welche die biregionalen Netzwerke zwischen zivilgesellschaftlichen Institutionen und Stadtverwaltungen sowohl für die regionale Integration innerhalb der Region als auch für die Vertiefung der strategischen Partnerschaft erbringen können, hervor (vgl. hierzu auch RÍMEZ 2005, S. 39 u. UGARTE & VERGARA 2006, S. 49) und fordert deshalb, so wie auch erneut die „*Declaración de Guadalajara*“¹ der europäischen und lateinamerikanischen Staats- und Regierungschefs vom Mai 2004, ihre Fortsetzung und weitere Forcierung.

Ähnlich wie der Aufbau Tausender von Städtepartnerschaften innerhalb Westeuropas einen wesentlichen Beitrag dazu leistete, nach dem Zweiten Weltkrieg den Dialog und das gegenseitige Verständnis zwischen den zuvor verfeindeten Völkern wieder herzustellen und eine solide Grundlage für die politische Integration Europas zu legen (vgl. DERENBACH 2006, S. 43; GTZ 2003, S. 14; KEINER & KIM 2006, S. 5; KERN 2001, S. 104; PAUS 2003 u. UNHABITAT 2001a, S. 14), so ist zu erwarten, dass auch dichte Kooperationsnetzwerke wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und kommunalpolitischer Akteure helfen werden, den euro-lateinamerikanischen Partnerschaftsgedanken in beiden Regionen bewusster zu machen und tragfähiger in der Bevölkerung zu verankern als dies politische Verlautbarungen auf Gipfeltreffen allein vermögen.

2.3.2 Die EU-Entwicklungszusammenarbeit und die Rolle Lateinamerikas

Analog zur Entwicklung und Konsolidierung des europäischen Staatenbundes von einer relativ losen Wirtschaftsgemeinschaft hin zu einem zunehmend politisch integrierten, supranationalen Bundesstaat haben auch die Außenbeziehungen der Europäischen Gemeinschaft einen tiefgreifenden Wandel durchlaufen, der von der Zusammenarbeit mit den ehemaligen Kolonien der Gründungsmitglieder bis hin zur ambitionierten Mitgestaltung einer neuen multipolaren Weltordnung reicht. Hinsichtlich der thematischen und ideologischen Ausrichtung der EU-Entwicklungszusammenarbeit lässt sich von der Gründung der EWG im Jahr 1958 bis heute eine Entwicklung in *vier Stufen* beobachten, die zwar zeitlich gestaffelt einsetzen, sich aber komplementär zueinander bis heute fortsetzen und in diesem Sinne eher als unterschiedliche *Stoffrichtungen europäischer Entwicklungspolitik* zu verstehen sind:

1. **Kooperation mit ehemaligen Kolonien** (seit 1958): Zunächst beschränkte sich die EG-Entwicklungshilfe auf die Staaten Afrikas, später auch der Karibik und des Pazifiks (AKP), mit denen sich die sechs Gründungsmitglieder 1958 durch ihre frühere Kolonialherrschaft verbunden sahen. Den AKP-Staaten wurden neben technischer und finanzieller Hilfe in erster Linie einseitige Handelspräferenzen eingeräumt, die aufgrund ihrer man-

¹ Siehe Artikel 86 bis 88: http://ec.europa.eu/comm/world/lac-guadal/declar/01_decl_polit_final_en.pdf

gelnden Wettbewerbsfähigkeit für diese jedoch kaum nutzbar waren. Im Rahmen der Lomé-Abkommen ab Mitte der 70er Jahre wurden darüber hinaus Programme zur Rohstoff-Exporterlösstabilisierung eingerichtet, die wegen ihrer unzureichenden Finanzausstattung auch nur begrenzt Wirkung zeigten (vgl. NOHLEN 2000, S. 693). Zur Finanzierung der Zusammenarbeit mit dieser Ländergruppe im Rahmen der früheren Lomé- und des heutigen Cotonou-Abkommens wurde der Europäische Entwicklungsfonds – EEF eingerichtet, der sich aus direkten nationalen Beiträgen unabhängig vom EU-Haushalt speist und bis heute fortbesteht (vgl. PETERSEN 1992, S. 141 u. SCHMUCK 1992, S. 30). Der EEF machte 2004 ca. 27% des Gesamtbetrags der EU-Außenhilfe von 9,9 Mrd. Euro aus (vgl. EU-KOMMISSION 2005b, S. 135).

2. ***Weltweite Ausrichtung der Kooperationsbeziehungen*** (seit Mitte der 70er): Der EG-Beitritt Großbritanniens 1973 führte nicht nur zur Erweiterung der Gruppe der AKP-Staaten um einige Mitglieder des Commonwealth, sondern auch zur Konzeption neuer weltweiter Entwicklungsinstrumente. Ab 1976 wurde die EG erstmals auch in den Staaten Lateinamerikas und Asiens entwicklungspolitisch aktiv. Inhaltlich konzentrierte sich die Kooperation sehr stark auf Projekte der technischen und finanziellen Zusammenarbeit insbesondere im Themenbereich der ländlichen Entwicklung und Landwirtschaft sowie der Nahrungshilfe. Anfang der 80er Jahre drängte das Europäische Parlament die Kommission zur verstärkten Berücksichtigung der Entwicklungsländerinteressen und übergeordneter Ziele wie Friedenssicherung, Menschenrechte, ländliche Entwicklung, *Capacity Building*, Forschung und Umweltschutz (vgl. COX & CHAPMAN 1999, S. 96; PETERSEN 1992, S. 147 u. SCHMUCK 1992, S. 31). Ab der zweiten Hälfte der 80er Jahre wurde die EG-Entwicklungshilfe um die Unterstützung von Strukturanpassungsprogrammen ergänzt (vgl. COX & CHAPMAN 1999, S. 9 u. 61ff; NOHLEN 2000, S. 201ff. u. SCHMUCK 1992, S. 30). Regional gab es zwischen 1983 und 2002 eine Gewichtsverlagerung in der Verteilung der durch die Kommission verwalteten Entwicklungshilfegelder weg vom subsaharischen Afrika und hin zu den Nachbarregionen Europas, das heißt den östlichen Transformationsländern, dem Nahen Osten und Nordafrika (vgl. EU-KOMMISSION 2004b, S. 18).
3. ***Entwicklungszusammenarbeit als Instrument der Globalisierung*** (seit Anfang der 90er Jahre): Nach dem Ende des Kalten Krieges schien die Europäische Union ihre internationale Rolle zunehmend als *Global Player* in einer multipolaren Welt zu sehen. Diese Zielperspektive führte in den 90er Jahren zu einer verstärkten Politisierung der Entwicklungszusammenarbeit (vgl. TANNOUS 2004, S. 223). Im Geiste des sich in dieser Dekade allgemein durchsetzenden Paradigmas der Alternativlosigkeit weltweiten Freihandels und neoliberaler Globalisierung formuliert der Vertrag von Maastricht (op cit.) „die harmonische, schrittweise Eingliederung der Entwicklungsländer in die Weltwirtschaft“ als eine der drei grundlegenden Aufgaben europäischer Entwicklungspolitik. Als Etappenziel hierzu betrachtet die EU die Vertiefung der regionalen Zusammenarbeit mit dem Ziel einer schrittweisen regionalen Integration der Entwicklungsländer der verschiedenen Weltregionen (vgl. MENCK 1998, S. 234). Für das Vorantreiben dieser Entwicklungen im Rahmen verstärkter Gruppendialoge sieht sich die Europäische Union als supranationaler Akteur prädestiniert. In dieser Absicht wird sie auch durch ein eigenes vitales Interesse an der langfristigen Sicherung der Rohstoffversorgung und der Erschließung zusätzlicher Absatz-

märkte bestärkt (vgl. SCHMUCK 1992, S. 38). Weitere inhaltliche Schwerpunkte ihrer weltweiten Entwicklungszusammenarbeit sieht sie seit Beginn der 90er Jahre in den Bereichen Menschenrechte, Demokratisierung, effiziente öffentliche Verwaltungen, Umweltschutz und die Entwicklung des ländlichen Raums. Letztere rückt zwar gegenüber den vergangenen Jahren weiter in den Hintergrund, genießt aber immer noch eine größere Priorität als die Stadtproblematik (vgl. hierzu die Verordnung EWG Nr. 443/92).

4. **Entwicklungszusammenarbeit als „soft partner“ der Sicherheitspolitik und Wegbereiter einer „Weltordnungspolitik“¹** (seit Beginn des 21. Jahrhunderts): Insbesondere seit den Anschlägen des 11. September 2001, die allgemein islamischen Extremisten angelastet werden, bereiten die USA als Vorreiter einem weltweiten Trend zur geopolitischen Instrumentalisierung der Entwicklungspolitik den Weg. Die Integration politisch zerrütteter und unterentwickelter Staaten („*Non-Integrating Gap*“) in die globalisierten Wirtschaftskreisläufe der bereits weitgehend integrierten, westlich dominierten Welt („*Functioning Core*“) wird dabei als wirksamste Methode der vorbeugenden Friedensicherung gesehen, welcher im Bedarfsfall auch mittels „*preemptive war*“ der Weg bereitet werden sollte (vgl. BARNETT 2003 u. 2005).² Auch in der Europäischen Union droht seit dem „*new Pearl Harbour*“³ „9/11“ die Entwicklungshilfe immer mehr zum „Anhängsel außen- und sicherheitspolitischer Interessen“ (TANNOUS 2003, S. 237) zu mutieren (vgl. hierzu auch GODÍNEZ ZÚÑIGA 2004, S. 370f. u. GRIMM et al. 2005, S. 2). MESSNER & FAUST (2004, S. 3) stellen den sich abzeichnenden Paradigmenwechsel in der EU-Entwicklungspolitik auf der Grundlage der Ende 2003 vom Europäischen Rat verabschiedeten Sicherheitsstrategie folgendermaßen dar: „Nähme man die sicherheitspolitische Strategie als Drehbuch europäischer Entwicklungspolitik ernst, so müssten die verfügbaren und begrenzten Mittel vor allem auf die 25-30 ‚gescheiterten‘ oder von Zerfall bedrohten Staaten und Gesellschaften konzentriert werden. Nicht die bedürftigsten Länder, sondern die Gesellschaften, die als akute oder potenzielle internationale Sicherheitsrisiken gelten, wären die primäre Zielgruppe.“ Das sachlich durchaus richtige (vgl. FAUST & MESSNER 2004, S. 409) Schlagwort „Entwicklung braucht Sicherheit“ (TANNOUS 2004, S. 224) wird für die EU zunehmend zu einem entwicklungspolitischen Paradigma. Zusammenfassend schildert TANNOUS (ebd., S. 225) die zunehmende Verzahnung der EU-Entwicklungszusammenarbeit mit sicherheitspolitischen Anliegen: „In den letzten Jahren wurde auf der EU-Ebene die bisherige strikte Trennung von entwicklungspolitischen und militärischen Maßnahmen

¹ EU-Verfassungsentwurf 2003, Titel V, Kap. I, Art. III-193, h

² Der einflussreiche Pentagon-Strategie BARNETT (2005, S. 8, 40 u. 46) schließt die Argumentationslücke zwischen dem entwicklungspolitischen Anliegen der zunehmenden Integration der Entwicklungsländer in die Weltwirtschaft und der US-sicherheitspolitischen Strategie des „*preemptive war*“ als regulärem Instrument der vorsorgenden Konfliktlösung: „*by expanding the connectivity of globalization, we increase peace and prosperity planet-wide.*“ Des Weiteren stellt er fest: „[...] *preemptive war* [...] is an instrument by which the Core should collectively seek to extend its stable security rule set into the essentially lawless Gap.“ Für eine kartographische Darstellung des „*global conflict between the forces of connectedness and disconnectedness*“ s. Abb. 80.

³ Der heutige Weltbank-Präsident und frühere Vize-Verteidigungsminister der USA, Paul Wolfowitz benutzte als Mitbegründer des neo-konservativen *Think Tank* „*Project for a New American Century*“ (<http://www.newamericancentury.org>) diesen Ausdruck in einem Weißbuch zum weltweiten Ausbau der US-amerikanischen Hegemonialstellung: „*Such aspirations are unlikely to be realized without a catastrophic and catalyzing event - like a new Pearl Harbour*“. Analog hierzu spricht Pentagonstrategie BARNETT (2005, S. 34) im Zusammenhang der Anschläge von New York gar von einem „*amazing gift*“ und einer „*invitation from history*“.

nicht nur in der Theorie, sondern auch in der Praxis gelockert. Mit der Europäischen Sicherheits- und Verteidigungspolitik nehmen die Möglichkeiten zur Kombination von entwicklungspolitischen und militärischen Maßnahmen zu.“¹ Dass sich der Wert von Entwicklungszusammenarbeit zunehmend auch an ihren Leistungen für die sicherheitspolitischen Interessen der EU messen lassen muss, liegt an der veränderten Wahrnehmung der weltpolitischen Lage (EU-KOMMISSION 2005a, S. 13): „*Europe cannot survive as an island of peace in a world of instability.*“ Deshalb verfolgt sie unter Einbeziehung aller außenpolitischen Instrumente das Ziel (ebd.): „*European security and defence capabilities need to match these challenges by providing a fully credible capability for action, through a full implementation of the European Security Strategy and a more effective European Security and Defence Policy.*“ Hierfür strebt die EU-KOMMISSION (ebd.) eine „*closer security cooperation with the United States in the framework of a re-invigorated transatlantic partnership*“ an. Diese könne MESSNER & FAUST (2004, S. 1) zufolge die Form einer „sicherheitspolitischen Arbeitsteilung mit den USA“ annehmen, bei der die USA für „robuste militärische Einsätze“ (ebd.) zuständig wären und die EU als „*soft power*“ „im Feld der Prävention, der Konfliktbearbeitung und der Stabilisierung fragiler Staaten“ (ebd.) ihre besonderen Qualitäten einsetzen könne.

Die zunehmende Bedeutung der Entwicklungspolitik, die durch den Beschluss des Rates zur Erhöhung der EU-weiten Ausgaben für Entwicklungszusammenarbeit auf 0,7% des Bruttonationaleinkommens bis 2015 dokumentiert wurde (vgl. EU-KOMMISSION 2006d, S. 5), mag sich zu einem nicht unbedeutenden Teil dadurch erklären lassen, dass sie neben der Gemeinsamen Außen- und Sicherheitspolitik, der Europäischen Sicherheits- und Verteidigungspolitik und der Gemeinsamen Handelspolitik nun verstärkt als ein Baustein des „Auswärtigen Handelns der Union“ (EU-Verfassungsentwurf, Titel V) betrachtet wird. Wie weit die von der EU anvisierten und durch ihre Entwicklungszusammenarbeit dezidiert geförderten Bemühungen um die globale Integration und eine **neue Weltordnungspolitik** in Zukunft gehen sollen, bleibt indes unklar. So spricht die Mitteilung der Kommission „Das Neue Europa gestalten“ in der spanischen Version unumwunden von einer „Weltregierung“ (EU-KOMMISSION 2000a, S. 4): „*Así, nuestra meta es un nuevo tipo de gobierno mundial para gestionar la economía y el medio ambiente mundiales.*“² Die englische Version des offiziellen EU-Dokuments erwähnt an dieser Stelle nur unpräzise eine nicht näher definierte „*new kind of global governance*“ und die deutsche Version mutet dem vermutlich noch kritischeren Leser an gleicher Stelle gar nur noch „eine neue Art der weltweiten Zusammenarbeit“ zu.³ Sicher ist jedoch, dass die EU sich selbst (trotz der bekannten Demokratiedefizite; vgl. LEGGEWIE 2001, S. 473) als gut funktio-

¹ Als konkrete Beispiele für diesen Wandel nennt TANNOUS (2004, S. 225) die Finanzierung eines in Liberia durchgeführten ECOWAS-Militäreinsatzes aus dem Europäischen Entwicklungsfonds sowie die Ende 2003 beschlossene Einrichtung einer „*Peace Facility for Africa*“, deren militärische Friedensmissionen ebenfalls aus EEF-Mitteln finanziert werden (siehe hierzu auch <http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/r12529.htm> und zur vergleichbaren Problematik im Rahmen der deutschen Entwicklungspolitik in Verbindung mit der Bundeswehr vgl. KLINGEBIEL & ROEHDER 2004, S. 3).

² „So ist unser Ziel eine neue Art Weltregierung um die Wirtschaft und die Umwelt weltweit zu steuern.“ (Übers. d. Verf.)

³ Diese grandiosen Übersetzungsleistungen des Sprachendienstes der EU-Kommission können anhand der unterschiedlichen Sprachversionen verglichen werden (http://ec.europa.eu/comm/off/work/2000-2005/index_de.htm)

nierendes Integrationsmodell betrachtet und mit Hilfe ihrer Partner, „insbesondere in den Entwicklungsländern“ (EU-KOMMISSION 2000a, S. 4), dieses Modell auf die globale Ebene übertragen wissen möchte, um so eine „verantwortungsvolle Weltordnungspolitik“¹ in der Zukunft zu begründen.

Der Ansatz der dezentralen Kooperation

Die EU-Kommission bezog schon früh – über die klassische Form der Entwicklungszusammenarbeit mit Nationalregierungen hinaus – auch ***nichtstaatliche Akteure als direkte Kooperationspartner*** in ihre Programme mit ein. Bereits 1976 richtete sie zur Förderung zivilgesellschaftlicher Institutionen im Entwicklungsprozess eine eigene Haushaltslinie zur Kofinanzierung von Aktivitäten europäischer NGOs ein, die Kooperationsbeziehungen zu Nichtregierungsorganisationen in Entwicklungsländern unterhielten. Parallel wurde die Förderung nichtstaatlicher Gruppen bereits in den ersten Lomé-Vertrag (Laufzeit 1975–1980) aufgenommen. Das Volumen der NGO-Förderung wurde kontinuierlich von anfangs 2,5 Mio. auf heute rund 200 Mio. Euro jährlich ausgebaut (EU-KOMMISSION 2006b, S. 14) und nimmt insbesondere in Lateinamerika bereits seit längerem einen hohen Anteil an der Gesamthilfe ein (12% zwischen 1986 und 1998; vgl. COX & CHAPMAN 1999, S. 90). Damit übernahm die EU-Kommission weltweit eine Vorreiterrolle in der Förderung der Zivilgesellschaft in Entwicklungsländern (vgl. BOSSUYT 1997, S. 40 u. WINDFUHR 1999, S. 1ff.).²

Das spezifische ***Instrument der „dezentralen“***³ (BMZ 2004, S. 160) bzw. „dezentralisierten“ (WINDFUHR 1999, S. 4) ***Zusammenarbeit*** zur dezidierten und direkten Förderung zivilgesellschaftlicher Organisationen in Entwicklungsländern fand 1989 erstmals Eingang in die Entwicklungspolitik der Europäischen Gemeinschaft im Rahmen des vierten Lomé-Vertrags (Laufzeit 1990–2000; vgl. HUERTO ROMERO 2004, S. 38 u. VIRAPATIRIN 2004, S. 61). Schließlich wurde das innovative Förderinstrument zur Diversifizierung der Struktur der Entwicklungshilfeempfänger auch in die Verordnung Nr. 443/92 des Rates aufgenommen, mit der 1992 eine konzeptionelle Neuausrichtung der EU-Entwicklungszusammenarbeit gegenüber den Ländern Asiens und Lateinamerikas sowie eine Erweiterung der technischen und finanziellen um die wirtschaftliche Zusammenarbeit begründet werden sollte. In der EU-Entwicklungszusammenarbeit mit Lateinamerika schlug sich der dezentrale Ansatz ab Mitte der 90er Jahre in verschiedenen „regionalen Programmen“ unter der Rubrik „wirtschaftliche Zusammenarbeit“ nieder, die den Austausch und die Vernetzung lokaler und nichtstaatlicher Akteure Europas und Lateinamerikas in den folgenden Bereichen zum Ziel haben: Wirtschaft (AL-INVEST), Hochschule (ALFA), Stadtverwaltungen (URB-AL), Energieversorgung (AL-LURE), Industrie- und Handelskammern (ATLAS), Informations- und Kommunikationstech-

¹ EU-Verfassungsentwurf 2003, Titel V, Kap. I, Art. III-193, h

² WINDFUHR (1999, S. 3) erkennt jedoch einen äußerst problematischen Trend bei der EU-Kommission, „zwecks Verwaltungsvereinfachung ENRO [europäische Nichtregierungsorganisationen; Anm. d. Verf.] verstärkt wie Consultingfirmen einzusetzen, die nach strikten Vorgaben arbeiten und keine eigenen entwicklungspolitischen Anliegen haben.“ Durch eine so verstandene „Zusammenarbeit mit der Zivilgesellschaft“ geht freilich der spezifische Mehrwert der Einbindung von NGOs in die EU-Entwicklungszusammenarbeit weitgehend verloren.

³ Hervorhebung durch den Verfasser.

nologien (@LIS), Hochschulstipendien (ALβAN) und Sozialpolitik (EUROsocial).¹ Im Programmierungszeitraum 2002 bis 2006 der EU-Entwicklungszusammenarbeit erreichten diese regionalen Programme einen Umfang von insgesamt 250 Mio. Euro, was einem Anteil von 16% des gesamten Hilfevolumens für die Region in diesem Zeitraum entspricht.²

Die Rolle Lateinamerikas in der Entwicklungszusammenarbeit der EU-Kommission

Die ***EU-Zusammenarbeit mit Lateinamerika***, die „seit Beginn der europäischen Integration im Rahmen der Gemeinschaftspolitik gegenüber Drittländern eine Außenseiterrolle gespielt“ hat (PETERSEN 1992, S. 141; vgl. hierzu auch LOSADA PASSOLS 2004, S. 131), konnte aufgrund der im Gesamtvergleich der Entwicklungsländer relativen Stabilität und Sicherheit der Region nicht vom allgemeinen Aufwärtstrend der Entwicklungspolitik im Windschatten der immer bedeutenderen globalen Sicherheitspolitik profitieren (vgl. DIEDRICHS 2004, S. 255 u. GODÍNEZ ZÚÑIGA 2004, S. 373). Im Vergleich des Anteils der Mittelvergabe durch die EU-Kommission und die Mitgliedstaaten lagen Lateinamerika und die Karibik 2004 mit 11% an letzter Stelle hinter den außereuropäischen Regionen Afrika südlich der Sahara (51%), Asien (17%) sowie Naher Osten und Nordafrika (14%; vgl. EU-KOMMISSION 2006c, S. 19). Dennoch war die EU samt ihren Mitgliedstaaten 2004 mit 47% der mit Abstand bedeutendste Geber für Lateinamerika, gefolgt von den USA mit 26% (ebd. S. 24). Denn auch bei den übrigen Gebern rangiert das Hilfevolumen für die Region im weltweiten Vergleich mit Anteilen zwischen 10 und 13% bereits seit drei Jahrzehnten auf dem letzten Platz (ebd., S. 19).

Betrachtet man die Entwicklung des ***Hilfevolumens der EU-Kommission einschließlich der Mitgliedstaaten*** über die vergangenen drei Jahrzehnte seit dem Einsetzen der Kooperationsbeziehungen auf EU-Ebene, so ist nur ein sehr moderater Anstieg des Anteils an der gesamten EU-Entwicklungszusammenarbeit festzustellen: Im Zeitraum von 1975 bis 1984 profitierte die Region von 10% des gesamten Hilfevolumens (Mittelbindungen). Zwischen 1985 und 1994 erhöhte sich der Anteil leicht auf 11% und in der Dekade von 1995 bis 2004 auf 13%,³ während das subsaharische Afrika und Asien in diesem letzten Zeitraum relative Einschnitte hinnehmen mussten (2004 sank der Wert jedoch auch für Lateinamerika wieder auf 11%)⁴. Die EU-Kommission drückt trotz ihrer Partnerschaftsambitionen immer noch den gesamteuropäischen Schnitt der Lateinamerikahilfe, indem sie 2004 nur 8% ihrer Entwicklungshilfegelder der Region widmete (im Zeitraum 2001 bis 2002 waren es noch 9% gewesen; EU-KOMMISSION 2004b, S. 16 u. 2006c, S. 19). Keines ihrer 20 wichtigsten Empfängerländer liegt in Lateinamerika (ebd., S. 27).

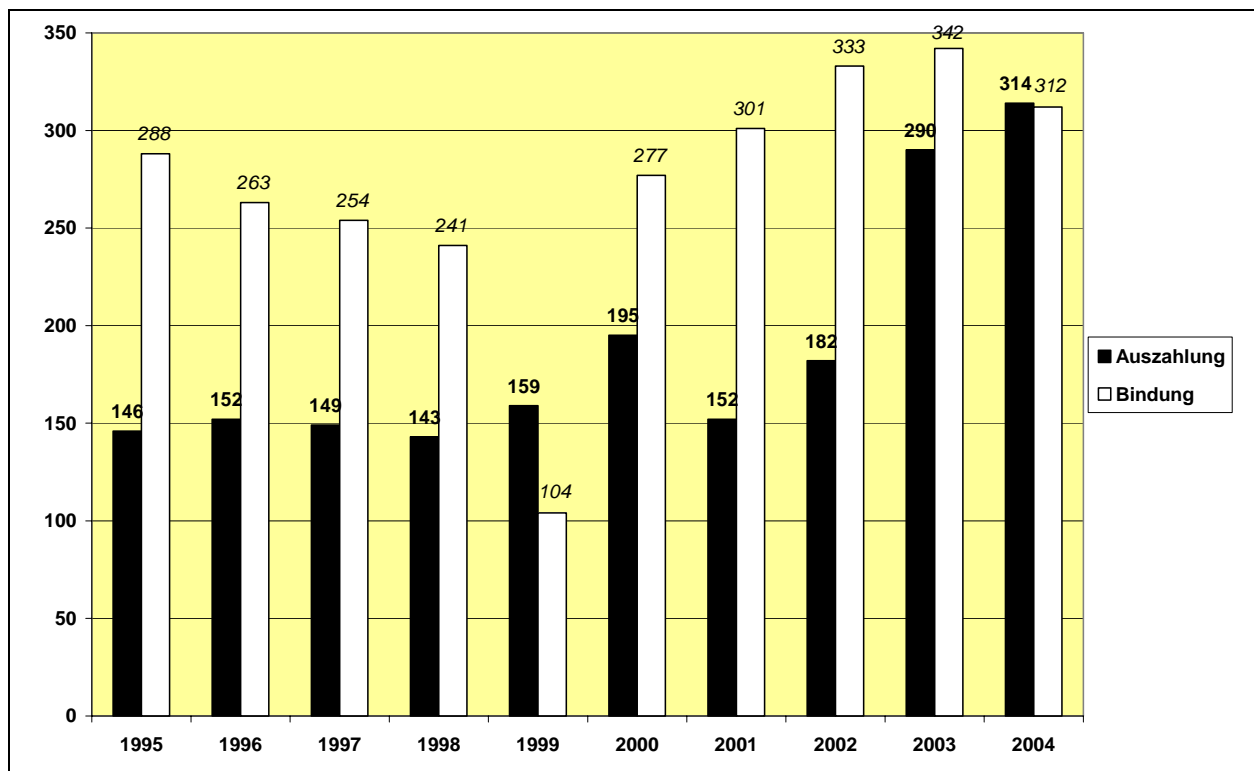
¹ Nähere Informationen zu den laufenden regionalen Programmen der Europäischen Kommission mit Lateinamerika: http://ec.europa.eu/comm/europeaid/projects/amlat/regional_cooperation_en.htm und überblicksartig in ROUQUAYROL GUILLEMETTE & HERRERO VILLA (2005, S. 53ff).

² Kommissionsinternes Arbeitsdokument zum Entwurf der regionalen Programmierung der EU-Außenhilfe für Lateinamerika im Zeitraum 2006 bis 2013 (http://ec.europa.eu/comm/external_relations/la/index.htm).

³ LOSADA PASSOLS 2004, S. 131 führt den leichten Anstieg seit Mitte der 80er Jahre insbesondere auf den EU-Beitritt Spaniens 1986 zurück.

⁴ Durch die jüngeren EU-Bestrebungen, insbesondere die Nachbarregionen in Süd und Ost zu stabilisieren sowie durch das weltpolitische Anliegen der Sicherung der strategischen Rohstoffreserven im Nahen und Mittleren Osten rutschte Lateinamerika in der Prioritätenfolge der internationalen Zusammenarbeit wieder etwas ab.

Abb. 5 zeigt die jährlichen Volumina der *Auszahlung von Außenhilfe der EU-Kommission an Lateinamerika*, welche im Zehnjahreszeitraum von 1995 bis 2004 durchschnittlich nur knapp 70% der Mittelbindung für die Region erreichten. Während sich die Restrukturierungen in der kommissionsinternen Abwicklung der Außenhilfe sowohl im Falle der 1998 erfolgten Einrichtung des *Common Service for External Relations – SCR* (vgl. COX & CHAPMAN 1999, S. 20) als auch im Zuge des erneuten Verwaltungsumbaus und der Etablierung des Amtes für Zusammenarbeit – EuropeAid im Jahr 2001 (vgl. EU-KOMMISSION 2004c) in einem jeweils leichten Rückgang der Auszahlungsbeträge bemerkbar machten, so belegen doch insbesondere die Jahre 2003 und 2004 die deutlichen Verbesserungen, die im Hinblick auf eine beschleunigte Mittelauszahlung erzielt wurden (vgl. ebd. u. 2006d, S. 18).



Quelle: EU-KOMMISSION 2002b, S. 197 u. EU-KOMMISSION 2005b, S. 75

Abb. 5: Entwicklung der jährlichen Außenhilfe der EU-Kommission für Lateinamerika in Mio. Euro von 1995 bis 2004 (Mittelbindung und Auszahlung; ohne EEF)

Die nach einer mehrjährigen Abwärtsentwicklung in der zweiten Hälfte der 90er Jahre seit der Jahrtausendwende tendenziell wieder ansteigenden Mittelbindungen zeigen, dass der Trend der Lateinamerikahilfe seit der Beschließung einer „biregionalen strategischen Partnerschaft“ im Jahr 1999 wieder aufwärts weist, wenngleich das Hilfevolumen noch nicht den politisch-strategischen Ambitionen entspricht. Es ist auch zu erwarten, dass die Region in Zukunft nur noch unterproportional von der langfristig geplanten deutlichen Aufstockung der EU-Entwicklungshilfe (vgl. EU-KOMMISSION 2006d, S. 5) profitieren wird und das Hilfevolumen für Lateinamerika im Programmierungszeitraum 2007 bis 2013 in Relation zu Afrika wieder rückläufig sein wird (vgl. TIANA 2006, S. 25).

2.4 Die europäisch-lateinamerikanischen Städtenetzwerke des URB-AL-Programms

„El Programa URB-AL es fundamentalmente un programa de **apoyo institucional** a las colectividades locales promoviendo al mismo tiempo el aprendizaje del trabajo en red y de la cooperación regional e internacional.”¹

GAMBINI 2004, S. 10

Im Rahmen des URB-AL-Programms der Europäischen Kommission haben europäische und lateinamerikanische Städte eine umfangreiche interkommunale Netzwerkarchitektur aufgebaut, die beide Regionen verbindet. Nicht nur wegen der Vielzahl der involvierten Akteure, sondern auch aufgrund der verschiedenen Kooperationsebenen und der zahlreichen Steuerungseinheiten innerhalb des Gesamtprogramms handelt es sich dabei um komplexe Beziehungsstrukturen. Im Folgenden sollen sie zunächst konzeptionell und im Hinblick auf die entwicklungs- und integrationspolitischen Zielsetzungen in den Gesamtzusammenhang der EU-Außenhilfe eingeordnet werden (s. Kap. 2.4.1). Anschließend werden in Kapitel 2.4.2 die grundlegenden Strukturen und Konditionen des URB-AL-Programms anhand der unterschiedlichen Vernetzungsebenen und Kooperationsinstrumente vorgestellt. Abschließend rundet ein Blick auf die Größe und Zusammensetzung der 13 thematischen Netzwerke als zentrale Plattform der kommunalen Austauschprozesse das Bild der europäisch-lateinamerikanischen Vernetzungsinitiative ab (s. Kap. 2.4.3). Dieses allgemeine Vorverständnis ist notwendig, um in den darauf folgenden Kapiteln 3 und 4 die Einordnung des Untersuchungsgegenstands in den theoretischen Gesamtzusammenhang leichter nachvollziehen und das für seine empirische Durchdringung gewählte Methodeninstrumentarium bewerten zu können.

2.4.1 Konzeption und Zielsetzung des URB-AL-Programms

Das URB-AL-Programm ordnet sich im Rahmen der multilateralen Entwicklungszusammenarbeit der Europäischen Kommission mit Lateinamerika in die Kategorie der „regionalen Programme“ ein. Diese dienen der Förderung der regionalen Integration innerhalb Lateinamerikas, gleichzeitig aber auch der interregionalen Vertiefung einer „strategischen Partnerschaft“ mit Europa. In konzeptionell-methodischer Hinsicht gehören die transnationalen Städtenetzwerke den „**horizontalen Programmen für dezentrale Kooperation**“ an. Ausgehend von den positiven Erfahrungen mit den ersten euro-lateinamerikanischen Vernetzungsinitiativen dieses Programmtyps, namentlich ALFA (Förderung der Vernetzung zwischen universitären Instituten) und AL-INVEST (Förderung der Kooperation zwischen kleinen und mittleren Unternehmen), beschloss die Europäische Kommission am 20.12.1995 die Förderung der Koopera-

¹ Hervorhebung im Original; „Das URB-AL-Programm ist in erster Linie ein Programm des institutionellen *Capacity Building* für Kommunalverwaltungen. Zugleich unterstützt es das Erlernen der Netzwerkkooperation und der regionalen sowie der internationalen Zusammenarbeit.“ (Übers. d. Verf.)

tion zwischen Stadtverwaltungen im Rahmen des URB-AL-Programms (*Urbs América Latina*).

Gegenüber der konventionellen Entwicklungszusammenarbeit verlassen die „horizontalen Programme für dezentrale Kooperation“ die Einbahnstraße des Nord-Süd-gerichteten und meist von projektgebunden eingesetzten Experten der technischen Entwicklungszusammenarbeit getragenen Know-how-Transfers (vgl. EVERS et al. 2003, S. 65; GODÍNEZ ZÚÑIGA 2004, S. 362; HUERTO ROMERO 2004, S. 33 u. MAGGI et al. 2002, S. 20). Bei den „regionalen Programmen“ für Lateinamerika tritt die Europäische Union als supranationaler Akteur auf, der den thematischen, organisatorischen und finanziellen Rahmen definiert, innerhalb dessen lokale Akteure aus den Staaten der Europäischen Union und Lateinamerikas netzwerkartige, also nichthierarchische Kooperationsbeziehungen eingehen. Die Netzwerke werden zwar *top-down* initiiert, aber *bottom-up* implementiert und weiterentwickelt.

Bei dem netzwerkartigen Ansatz der „horizontalen Programme für dezentrale Kooperation“ zeigt sich der *horizontale* Aspekt darin, dass keiner der Kooperationspartner nur die Rolle des Know-how-Gebers bzw. -Empfängers übernimmt. Statt eines für die klassische Form der Entwicklungszusammenarbeit üblichen Nord-Süd-kanalisierten Wissensflusses wird vielmehr im Rahmen gemeinsamer Projektarbeit und Netzwerktreffen ein Austausch nach dem multipolaren Gegenstromprinzip angestrebt, bei dem die Partner jeweils situationsspezifisch entweder verstärkt als Nehmer oder Geber von Expertenwissen auftreten bzw. dieses in gemeinsamen Arbeitsprozessen erst neu generieren und an die jeweils spezifischen Gegebenheiten der lokalen Situation anpassen.

Die *dezentrale* Komponente besteht darin, dass die besagten Programme – von der Mittelvergabe sowie der Definition des operativen und thematischen Programmrahmens abgesehen – organisatorisch nicht zentral seitens der EU-Kommission gesteuert werden, sondern durch Institutionen, die an den Programmen als Partner beteiligt sind. Im Falle des URB-AL-Programms sind dies in erster Linie Stadtverwaltungen, die sowohl die kleineren Projektnetzwerke als auch die übergeordneten thematischen Netzwerke selbständig koordinieren. Darüber hinaus bleibt es den Kommunalverwaltungen überlassen, die speziellen Themen für eine vertiefte Zusammenarbeit im Rahmen der gemeinsamen Projekte der thematischen Städtenetzwerke zu definieren (vgl. BRAUN 2004, S. 217 u. RÍMEZ 2005, S. 39).

Die *integrations- und entwicklungspolitischen Ziele*, die die Europäische Kommission mit den transnationalen URB-AL-Städtenetzwerken in Lateinamerika verfolgt, reichen von der Makroebene der Intensivierung und Konsolidierung des interregionalen Integrationsprozesses im Sinne einer „strategischen Partnerschaft“ zwischen Europa und Lateinamerika (vgl. EU-KOMMISSION 2005c) bis hin zur Mikroebene der Stärkung der Kommunalverwaltungen als bürgernahe politische Akteurebene im lokalen Entwicklungsprozess (vgl. EU-KOMMISSION 1996, S. 2ff; 1998, S. 2ff; 2001, S. 3 u. 2002a, S. 15):

1. Intensivierung der Süd-Süd-Kooperation und der **regionalen Integration** Lateinamerikas;
2. Transfer europäischer Erfahrungen in **Dezentralisierungsfragen** nach Lateinamerika;
3. Dynamisierung der **biregionalen Zusammenarbeit** mit dem Ziel der Suche nach innovativen Lösungen für gemeinsame Stadtprobleme;
4. Förderung direkter und dauerhafter **Beziehungen zwischen Lokalverwaltungen** Lateinamerikas und der Europäischen Union;
5. **Verbreitung und Umsetzung von Best Practice-Beispielen** nachhaltiger Stadtentwicklung unter Berücksichtigung der jeweils spezifischen lokalen Bedingungen;
6. **Verbesserung der sozioökonomischen Situation und Lebensqualität** der städtischen Bevölkerung durch eine ausgeglichene und nachhaltige Entwicklung der urbanen Räume;
7. **Stärkung der kommunalen Verwaltungen** für eine aktivere Rolle in der Gestaltung der sozialen, ökonomischen and ökologischen Entwicklung vor Ort;
8. Förderung der **Zusammenarbeit** lokaler Verwaltungen mit der **Zivilgesellschaft**;
9. **Capacity Building** zugunsten der Kommunen durch den Austausch von Know-how und Erfahrungen;
10. Stärkung der Kompetenzen kleiner und mittlerer Städte im Hinblick auf ihre **Internationalisierungsbemühungen**.

Die Zusammenstellung der Ziele des URB-AL-Programms für die Programmphasen I und II (1996–2000 und 2001–2006) vermittelt einen Einblick in die übergeordneten Zielsetzungen dieser europäischen Initiative der kommunalen Zusammenarbeit mit Lateinamerika. Fachlich widmen sich die transnationalen Städtenetzwerke wohl klassischen Zielen der konventionellen Entwicklungszusammenarbeit wie etwa dem kommunalen *Capacity Building* (vgl. BRAUN 2004, S. 227) und der Förderung einer nachhaltigen Stadtentwicklung im ökonomischen, ökologischen und sozialen Bereich. Im Hinblick auf den strategischen Ansatz als „regionales Programm“ stützt die Konzeption der URB-AL-Städtenetzwerke jedoch auch weiter gehende Ziele der europäischen Entwicklungszusammenarbeit wie etwa das Metaziel der „strategischen Partnerschaft“ zwischen beiden Regionen. Darüber hinaus hebt das URB-AL-Programm durch den interregionalen Austausch mit europäischen Partnern auf die Stärkung und Konsolidierung der demokratischen Strukturen an der föderalen Basis der lateinamerikanischen Staaten ab und stützt damit generelle Stabilitäts- und Entwicklungsziele in der Region. Durch die lateinamerikaweite Vernetzung von rund 750 verschiedenen, überwiegend größeren Städten leistet es einen in dieser Form bisher einmaligen *bottom-up*-Beitrag zur Konsolidierung des lateinamerikanischen Integrationsprozesses (vgl. RÍMEZ 2005, S. 41 u. ROTHFUSS 2006a, S. 152). Die Entstehung eines tragfähigen regionalen Zusammenschlusses in Lateinamerika wiederum entspricht den EU-Interessen der Expansion der globalen Freihandelsbeziehungen und stärkt gleichzeitig die Position beider Partnerregionen im multipolaren welt-politischen System.

2.4.2 Struktur und Funktionsweise der URB-AL-Städtenetzwerke



Gemäß den Grundprinzipien der „horizontalen Programme für dezentrale Kooperation“ ist die Organisationsstruktur zwischen den Partnern auf der Ebene der URB-AL-Städtenetzwerke durch eine tendenziell hierarchielose Netzwerkstruktur geprägt. Im Hinblick auf den Gesamtkomplex des URB-AL-Programms weist die Organisationsstruktur durch die hierarchisch übergeordnete Position der EU-Kommission jedoch auch ein stark asymmetrisches Element auf, welches es rechtfertigt, von einer *hybriden Hierarchie-/Netzwerkstruktur* zu sprechen. Schließlich werden im Rahmen des URB-AL-Programms die charakteristischen Grundzüge der Netzwerkorganisation außer Kraft gesetzt, wonach die Mitglieder gleichberechtigt über die Regeln der Kooperation mitbestimmen und keine hierarchischen Entscheidungsstrukturen bestehen. Die Europäische Kommission, vertreten durch das für die Abwicklung der EU-Außenhilfe zuständige „Amt für Zusammenarbeit – EuropeAid“, stellt in dieser hybriden Hierarchie-/Netzwerkstruktur einen hierarchisch deutlich abgesetzten Akteur dar, von dem alle grundlegenden Richtlinienentscheidungen im Bezug auf die Städtenetzwerke ohne die Konsultation von Netzwerkmitgliedern oder Koordinatorenstädten getroffen werden. Die Kommission kann aufgrund der hierarchischen Distanz und geringen Einbindung in die inhaltliche Arbeit der URB-AL-Städtenetzwerke nicht mehr als integrierter Teil der Netzwerkstruktur selbst angesehen werden.¹ Vielmehr übernimmt sie als supranationale Organisation Funktionen eines „*leading from behind*“ (BENNER & REINICKE 1999, S. 28), um den lokalen Akteuren Europas und Lateinamerikas in diesem Rahmen die direkte Zusammenarbeit zu ermöglichen.

Zeitgleich mit der Einleitung der Programmphase URB-AL II strukturierte die Europäische Kommission 2001 die Abwicklung ihrer Außenhilfe um (s. Kap. 2.3.2). Dabei wurden alle externen Servicestellen, also auch das bisher für die administrative Steuerung und fachliche Unterstützung der Netzwerkmitglieder zuständige Technische Sekretariat des URB-AL-Programms aufgelöst und die Aufgaben in das neu geschaffene „Amt für Zusammenarbeit – EuropeAid“ integriert (vgl. DE GROOTE & CABALLEROS 2004, S. 7).² Durch die administrativen Umstrukturierungsmaßnahmen erreichte EuropeAid das Ziel, die Entscheidungsabläufe stärker zu systematisieren und die Auszahlung von Fördermitteln für die genehmigten Projekte deutlich zu beschleunigen. Von nun an war für die Empfängerinstitutionen nur noch eine einzige Kommissionsstelle für die Abwicklung des gesamten Projektzyklus von der Beantragung bis zur Endprüfung zuständig. Wichtige Veränderungen im Übergang von der Phase I zur Phase II des URB-AL-Programms waren insbesondere die Erhöhung der Förderquote für die gemeinsamen Projekte von 50 auf 70% und die Anhebung der Obergrenze für die Zuschüsse von 100.000 auf 250.000 Euro pro Projekt sowie die Einführung eines neuen Projekt-

¹ BEHRINGER (2003, S. 6) zufolge zeichnen sich Netzwerke dadurch aus, dass es „kein eindeutig bestimmbares Macht- und Entscheidungszentrum“ gibt.

² Anfang 2001 war die Arbeit in den acht Städtenetzwerken der ersten Phase des URB-AL-Programms für ca. ein halbes Jahr weitgehend blockiert, da wegen der Umstrukturierungsmaßnahmen die Projektauswahlrunden seitens der EU-Kommission ausgesetzt worden waren. Die Koordinatorenstädte wurden in dieser Übergangsphase weder über einen Zeitplan noch über die grobe Richtung der Veränderungen der Programmstrukturen und Förderkonditionen informiert. Für die entstandenen Verzögerungen wurde den Netzwerkkoordinatoren angeboten, eine halbjährige Verlängerung der Kofinanzierung für die Koordinationsaktivitäten zu beantragen.

typs zur praktischen Implementierung der in einem Vorläuferprojekt erarbeiteten Ergebnisse (maximal 800.000 Euro Zuschuss).

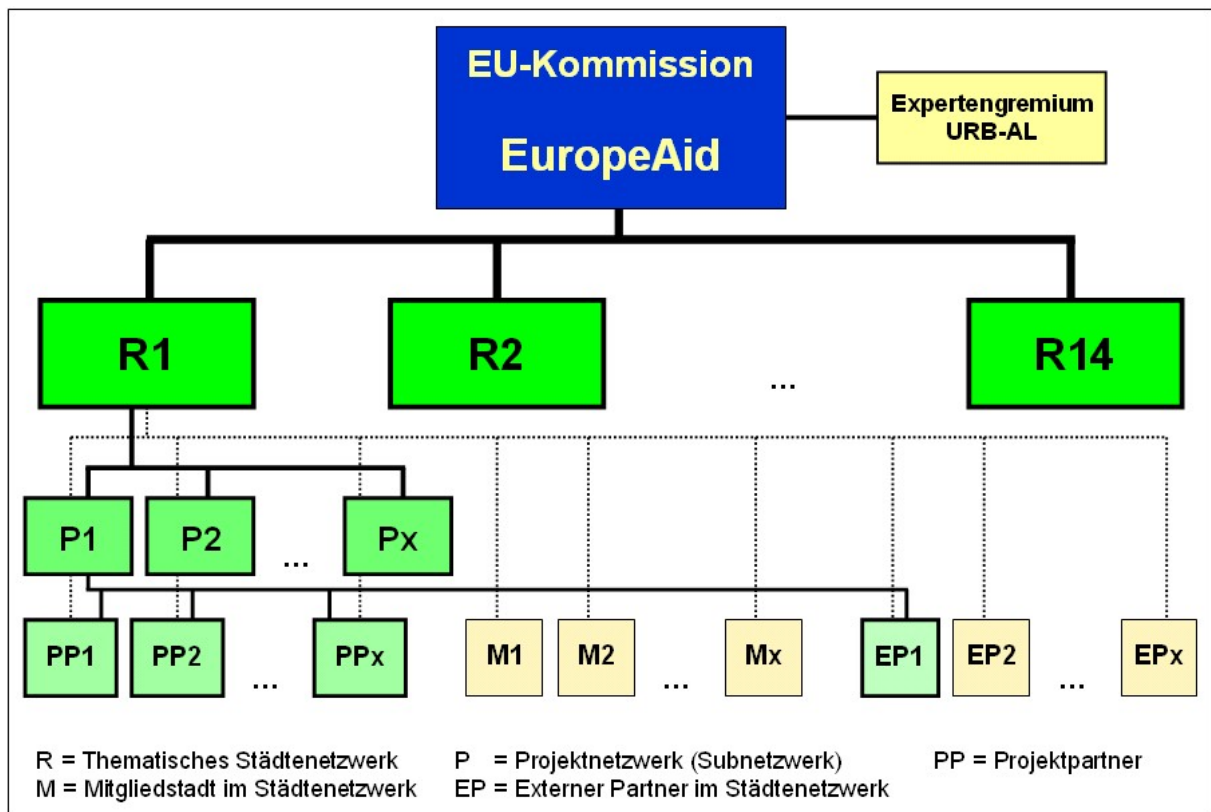
	Phase URB-AL I	Phase URB-AL II
Programm-Logos		
Laufzeit	5 Jahre: 1996–2000	6 Jahre: 2001–2006
Budget	14 Mio. Euro	50 Mio. Euro
Thematische Netzwerke	Anzahl: 8 Förderung: zu 70% bis max. 350.000 Euro Förderungszeitraum: 3 Jahre Zielvorgabe: min. 50, max. 150 Städte	Anzahl: 5 (1 weiteres wurde nicht aktiviert) Förderung: zu 70% bis max. 500.000 Euro Förderungszeitraum: 3 Jahre Zielvorgabe: max. 200 Städte
Gemeinsame Projekte	Typ A Ziele: Erfahrungsaustausch, Verbreitung von <i>Best Practice</i> -Beispielen Teilnehmerzahl: min. 5 (2 EU und 3 LA) bis max. 25 aus min. 4 unterschiedlichen Ländern (2 EU und 2 LA) Dauer: max. 3 Jahre Förderung: zu 50% - bis max. 100.000 Euro	Typ A und Typ B Ziele Typ A: Erfahrungsaustausch, Verbreitung von <i>Best Practice</i> -Beispielen Ziele Typ B: Pilothafte Umsetzung der Ergebnisse eines A-Projekts Teilnehmerzahl: min. 5 (2 EU und 3 LA) bis max. 15 aus min. 4 unterschiedlichen Ländern (2 EU und 2 LA) Dauer: max. 2 Jahre Förderung: zu 70% - für A-Projekte bis max. 250.000 Euro - für B-Projekte bis max. 800.000 Euro

Quelle: Eigene Zusammenstellung nach EUROPEAID 2001, S. 11

Abb. 6: Förderkonditionen der Programmphasen URB-AL I und II

Die hybride Hierarchie-/Netzwerkstruktur des URB-AL-Programms ist in zwei grundlegende, hierarchisch voneinander abgesetzte Akteursebenen (die EU-Kommission einerseits und die vernetzten Stadtverwaltungen und externen Partner andererseits) unterteilt. In Abb. 7 werden die zentralen organisatorischen Elemente des Mehrebenen-Kooperationssystems des URB-AL-Programms dargestellt: Zuoberst die EU-Kommission als hierarchisch übergeordneter Entscheidungsträger, in der zweiten Ebene die verschiedenen thematischen Städtenetzwerke R1 bis R14,¹ in der dritten Ebene die jeweils zugehörigen Projekt- bzw. Subnetzwerke und schließlich zuunterst die Mitglieder (Stadtverwaltungen und externe Partner). Während alle Mitglieder an einem oder mehreren thematischen Netzwerken beteiligt sind, gelingt es nicht allen Partnern, auch in Projektnetzwerke integriert zu werden.

¹ Innerhalb der EU-Kommission ist der Buchstabe „R“ zur Bezeichnung der Städtenetzwerke gebräuchlich. Die Abkürzung leitet sich aus dem Französischen ab und steht für „réseau“ (Netz bzw. Netzwerk).



Quelle: Verändert nach ROTHFUSS 2005, S. 253

Abb. 7: Dezentrale Organisationsstruktur der thematischen Städtenetze und Projektnetzwerke im Rahmen des URB-AL-Programms

Um das Verständnis der relativ umfangreichen Programm- und Netzwerkstrukturen zu erleichtern, werden im Folgenden die einzelnen institutionellen Einheiten und organisatorischen Ebenen sowie die beteiligten Akteure überblicksartig erläutert. Dabei sollen auch die jeweiligen Aufgaben in Bezug auf die organisatorische Steuerung sowie die zentralen Instrumente zur Dynamisierung der transnationalen Austauschprozesse Erwähnung finden.

EU-Kommission/EuropeAid

Die EU-Kommission definiert den rechtlichen und finanziellen Rahmen, innerhalb dessen das seit 2001 für die Abwicklung aller Programme der Entwicklungszusammenarbeit zuständige „Amt für Zusammenarbeit – EuropeAid“ das URB-AL-Programm verwaltet. Die thematische Rahmensezung für die Netzwerkzusammenarbeit, die Vergabe der Koordinationsfunktion für die *thematischen Städtenetze* sowie die Entscheidung über die Fördermittel der *gemeinsamen Projekte* liegen im ausschließlichen Kompetenzbereich von EuropeAid. Die mit Botschaften zu vergleichenden EU-Delegationen in 14 Staaten Lateinamerikas haben darüber hinaus die Aufgabe, EuropeAid in der Programmabwicklung und Öffentlichkeitsarbeit zu unterstützen sowie die Entstehung von Synergien mit anderen Initiativen und Programmen vor Ort zu fördern.

Expertengremium URB-AL

In den grundlegenden Fragestellungen, wie etwa der Definition der Rahmenthemen für die Netzwerkkooperation, der Auswahl der Netzwerkkoordinatorenstädte und der Genehmigung der gemeinsamen Projekte im Rahmen der „Calls for Proposals“, lässt sich EuropeAid durch ein externes fünfköpfiges europäisch-lateinamerikanisches Expertengremium beraten.

Thematische Städtenetzwerke

Das URB-AL-Programm besteht aus acht thematischen Städtenetzwerken der Phase I (1996-2000) und fünf Netzwerken, die in der Phase II (2001-2006) aufgebaut wurden. Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über die Themengebiete und Koordinatorenstädte.

Phase URB-AL I	Phase URB-AL II
	
<ol style="list-style-type: none">1. Drogenproblematik in den Städten Municipalidad de Santiago, Chile2. Erhaltung der Bausubstanz historischer Stadtzentren; Provincia di Vicenza, Italien3. Demokratie im Alltag der Städte Issy-les-Moulineaux, Frankreich4. Stadt als Motor wirtschaftlicher Entwicklung Ayuntamiento de Madrid, Spanien5. Sozialpolitik in den Städten; Intendencia Municipal de Montevideo, Uruguay6. Städtische Umwelt Ayuntamiento de Málaga, Spanien7. Verwaltung und Steuerung der Urbanisierung Intendencia Municipal de Rosario, Argentinien8. Steuerung der urbanen Mobilität Landeshauptstadt Stuttgart, Deutschland	<ol style="list-style-type: none">9. Örtliche Finanzen und Beteiligungshaushalt Prefeitura Municipal de Porto Alegre, Brasilien10. Kampf gegen die Armut in den Städten Prefeitura Municipal de São Paulo, Brasilien11. <i>Wohnen in der Stadt - nicht aktiviert</i>12. Förderung von Frauen in örtlichen Entscheidungsgremien Diputación Provincial de Barcelona, Spanien13. Stadt und Informationsgesellschaft Freie Hansestadt Bremen, Deutschland14. Sicherheit des Bürgers in der Stadt Municipalidad de Valparaíso, Chile

Abb. 8: Die 13 thematischen Städtenetzwerke des URB-AL-Programms¹

Im Zuge der öffentlichen Ausschreibungen für die Phase I des URB-AL-Programms wurden acht Koordinatorenstädte für die sowohl für Europa als auch für Lateinamerika als prioritär erachteten kommunalpolitischen Themengebiete ausgewählt. Ab 1997 bauten diese ihre zwischen 120 und 210 Kommunalverwaltungen sowie 20 bis 60 externe Partner aus den 18 zur Teilnahme am URB-AL-Programm berechtigten Staaten Lateinamerikas (in der Folge als LA-18 bezeichnet) und den 15 alten Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU-15) umfassenden Städtenetzwerke auf. Die fünf Netzwerke der Phase URB-AL II (s. Abb. 8) starteten ihre Aktivitäten erst 2002 und umfassten Mitte 2005, also gegen Ende des EU-geförderten Koordinationszeitraums, bereits ca. 160 bis 260 Mitgliedsstädte und 20 bis 120 externe Part-

¹ Ursprünglich war der Aufbau von 14 Netzwerken geplant. Da jedoch in der Ausschreibung für den Themenbereich „Wohnen in der Stadt“ keine ausreichend qualifizierten Bewerbungen eingingen, wurde die für lateinamerikanische Städte besonders wichtige Problematik fallen gelassen (vgl. hierzu auch BRAUN 2004, S. 178f.).

ner.¹ Neben der Erhöhung der Fördermittel für die Netzwerkkoordination in der Phase II spiegelt dies auch den bereits erzielten höheren Bekanntheitsgrad der bikontinentalen Vernetzungsinitiative wieder. Bei der Bildung der Städtenetzwerke bestand die Auflage, einen Anteil von zwei Dritteln lateinamerikanischer Mitgliedsstädte anzustreben. Dieser Wert wurde auf Programmebene mit einem Durchschnittswert aller thematischen Netzwerke von 62% nahezu erreicht, obwohl sieben der insgesamt 13 Netzwerke von europäischen Städten koordiniert wurden, was die Integration europäischer Partner aus den betreffenden Ländern begünstigte.² Über einen Zeitraum von drei Jahren verteilt erhielten die Koordinatorenstädte von der Europäischen Union einen Zuschuss von 500.000 Euro bzw. maximal 70% für die Unterhaltung eines Koordinierungsbüros, die Erstellung eines Grundlegendokuments als fachliche Orientierungshilfe für die Netzwerkaktivitäten sowie für die Durchführung eines Auftaktseminars und zwei weiterer Jahrestreffen zur Versammlung möglichst vieler Netzwerkmitglieder. Der dreijährige Kofinanzierungszeitraum lief für die acht thematischen Städtenetzwerke der ersten Phase des URB-AL-Programms zwischen 2000 und 2003 aus. Die Förderung der fünf weiteren Netzwerke der Phase URB-AL II endete zwischen Mitte 2005 und Mitte 2006.

Jahrestreffen der thematischen Netzwerke

Der Auftaktkongress und die zwei weiteren Jahrestreffen dienten den Netzwerkmitgliedern zur Pflege des fachlichen Erfahrungsaustauschs und zur gemeinsamen Generierung von Projektideen. Durchschnittlich nahmen an den Jahrestreffen der thematischen Netzwerke 100 bis 200 Teilnehmer aus rund der Hälfte der am jeweiligen thematischen Netzwerk beteiligten Stadtverwaltungen und externen Partnerinstitutionen teil. Bei den Netzwerktreffen begegneten sich in erster Linie kommunale Fachleute, aber auch politische Entscheidungsträger der Mitgliedsstädte, die in thematisch differenzierten Workshops gemeinsame kommunale Problemfelder mit akutem Handlungsbedarf definierten und für ihre vertiefte Bearbeitung schließlich Projektvorschläge entwickelten.

Mitgliedsstädte und externe Partner

Vollmitglieder in den thematischen Städtenetzwerken konnten Stadt- und Regionalverwaltungen aus den 15 alten EU-Mitgliedstaaten³ sowie aus den für das Programm zugelassenen 18 Ländern Lateinamerikas⁴ werden. Der Beitritt einer Verwaltung zu den Netzwerken erforderte lediglich die Unterzeichnung einer Beitrittserklärung durch den Bürgermeister oder einen rechtlich befugten Vertreter. Als so genannte „externe Partner“ konnten auch Forschungseinrichtungen, Unternehmen und Nichtregierungsorganisationen mit spezifischem Know-how zu Stadtentwicklungsfragen aufgenommen werden. Bei der Teilnahme an den jährlichen Netz-

¹ Insbesondere das Netzwerk Nr. 12 entwickelte sich seither sehr dynamisch weiter und zählte Ende März 2006 bereits 376 Mitgliedsstädte (Experteninterview mit Koordinatorin Neus Gómez Matarán am 28.03.2006).

² Die sechs thematischen URB-AL-Netzwerke, die von lateinamerikanischen Städten koordiniert werden, weisen im Durchschnitt mit 68% einen deutlich höheren Anteil an Mitgliedsstädten aus dieser Region auf als die Netzwerke, denen eine europäische Stadt vorsteht (58% lateinamerikanische Städte).

³ Die im Zuge der Osterweiterung am 01.05.2004 aufgenommenen zehn Neumitglieder der Europäischen Union wurden gemäß Kommissionsbeschluss nicht mehr zur Teilnahme am URB-AL-Programm zugelassen.

⁴ Aus EU-internen administrativen Gründen blieben die AKP-Staaten Zentral- und Südamerikas ausgeschlossen, die ihre Fördermittel aus dem Europäischen Entwicklungsfonds erhalten.

werktreffen mussten die Mitgliedsstädte nur die Anreise selbst finanzieren, die externen Partner hatten hingegen alle anfallenden Kosten selbst zu tragen.

Gemeinsame Projekte

Im Rahmen der thematischen Netzwerke schlugen die Partner entsprechend ihrem lokalen Bedarf spezifische Themen vor, die sie in den so genannten „gemeinsamen Projekten“ in einem vertieften fachlichen Austausch bearbeiten wollten (vgl. BRAUN 2004, S. 217). Die Projekte werden von einer Stadt- bzw. Regionalverwaltung koordiniert, die – gewissermaßen als *primus inter pares* – als einzige unter den Projektpartnern einen direkten Subventionsvertrag mit der EU-Kommission inne hat und für die übrigen Teilnehmer die EU-Fördermittel zentral verwaltet und verteilt. Die Projektpartnerkonsortien stellen innerhalb der thematischen Städtenetzwerke kleinere Subnetzwerke mit jeweils fünf bis 15 Teilnehmern dar. Die gemeinsamen Projekte, deren offizielle Laufzeit sich über einen Zeitraum von maximal zwei Jahren erstreckt,¹ wurden von EuropeAid im Rahmen der bis zum 30.04.2006 zweimal jährlich stattfindenden *Calls for Proposals* ausgewählt. Im Haushalt der Phase II des URB-AL-Programms waren etwas über 75% des Gesamtbudgets für die Kofinanzierung der gemeinsamen Projekte vorgesehen (vgl. UGARTE & VERGARA 2006, S. 66). Die mit einer Zuschussquote von maximal 70% durch die EU geförderten Projekte werden entsprechend ihrer grundlegenden Zielsetzung nach zwei Projekttypen differenziert:²

1. **A-Projekte** (maximaler Zuschuss 250.000 Euro) dienen dem Erfahrungsaustausch und dem Austausch von *Best Practice*-Beispielen in einem spezifischen kommunalen Themenbereich, der gemeinsamen Entwicklung innovativer Lösungsansätze sowie der Erarbeitung von Fachstudien, Handbüchern und *Best Practice*-Leitfäden. Stärker als auf konkrete Umsetzungsmaßnahmen zielt die Wirkung der A-Projekte in erster Linie auf internes *Capacity Building* zugunsten lokaler Verwaltungen.
2. **B-Projekte** (maximaler Zuschuss 800.000 Euro) dienen der modellhaften Umsetzung der in einem A-Projekt entwickelten Lösungsansätze bzw. bauen auf den im Rahmen der Koordination eines thematischen Städtenetzwerks gewonnenen Erfahrungen auf. Neben umfangreichen Umsetzungsmaßnahmen zielen sie auf die fachliche Schulung von Verwaltungspersonal und die Verbreitung von *Best Practice*-Lösungen. Die Teilnahme an einem B-Projekt setzt voraus, dass ein Netzwerkmitglied zuvor an einem bereits abgeschlossenen A-Projekt teilgenommen hat.

Projektpartner

Ein Projektpartner Netzwerk, auch Subnetzwerk genannt, besteht in erster Linie aus Mitgliedsstädten (mindestens vier Fünftel aller Projektpartner), aber auch externen Partnern (maximal ein Fünftel). Die fünf bis maximal 15 Projektpartner müssen aus mindestens je zwei verschiedenen Ländern Europas und Lateinamerikas stammen. Ebenso wie in den übergeordneten

¹ Hinzu kommt etwa ein halbes Jahr für den Aufbau des Partnerkonsortiums und die Projektantragstellung sowie ein weiteres halbes Jahr für das finanzielle und inhaltliche Berichtswesen (jeweils nicht kofinanzierbar).

² Für eine ausführliche Beschreibung der Zielsetzungen der beiden Projekttypen vgl. BRAUN 2004, S. 182ff u. EU-KOMMISSION 2001, S. 7ff.

thematischen Städtenetzwerken sollte auch in den einzelnen Projektnetzwerken ein Anteil lateinamerikanischer Partner von ca. zwei Dritteln angestrebt werden.

URB-AL-Dokumentationszentrum – CDPU¹

Ab März 2005 wurde ein gemeinsames Dokumentationszentrum für alle thematischen Städtenetzwerke aufgebaut.² Die primäre Aufgabe der Einrichtung ist das systematische Erfassen der Ergebnisse des Gesamtprogramms und ihre dauerhafte Bereitstellung für interessierte Nutzer mittels einer Online-Dokumentendatenbank. Des Weiteren wurde ein bibliotheksartiges Dokumentationszentrum mit einer vollständigen Materialsammlung der Resultate aller thematischen Netzwerke und gemeinsamen Projekte in Málaga und ein lateinamerikanisches Pendant in Valparaíso eingerichtet. Für Stadtverwaltungen, die erstmals ein gemeinsames Projekt im Rahmen des URB-AL-Programms durchführen, bietet das Dokumentationszentrum Schulungen im Bereich transnationalen Projektmanagements und der administrativen Abwicklung von EU-Projekten an.³

Observatorium für Dezentrale Kooperation zwischen der EU und Lateinamerika – OCD⁴

Das seit März 2005 aufgebaute⁵ Observatorium für Dezentrale Kooperation widmet sich der systematischen Sammlung, Analyse und konzeptionellen Aufbereitung der bisher im Rahmen des URB-AL-Programms gemachten Erfahrungen in der Vernetzung europäischer und lateinamerikanischer Stadtverwaltungen (vgl. RÍMEZ 2005, S. 42). Die gewonnenen Erkenntnisse über das Kooperationsinstrument der transnationalen Städtenetzwerke werden mittels Fachkongressen, Publikationen, einer internetbasierten Dokumentendatenbank und durch Fortbildungsmaßnahmen einem breiteren kommunalpolitischen Anwenderkreis zugänglich gemacht.

2.4.3 Grundlegende Strukturdaten der 13 thematischen Städtenetzwerke

Die 13 thematischen Städtenetzwerke stellen die zentrale Plattform der transnationalen Kooperationsaktivitäten des URB-AL-Programms dar. Mitte 2005 vereinigten sie auf sich insgesamt 2.482 Städte-Mitgliedschaften (LA: 62% u. EU: 38%) sowie ca. 650 Beteiligungen von externen Partnerinstitutionen (LA: 58% u. EU: 42%).⁶ Die Anzahl der Mitgliedsstädte beträgt pro Netzwerk der Phase I durchschnittlich etwas über 150 und in der Phase URB-AL II knapp

¹ Nähere Informationen: <http://www.centrourbal.com>

² Es steht unter der Verantwortung eines Konsortiums der Stadtverwaltungen Málaga (ES) und Valparaíso, (CL) und wird unterstützt durch die Universität Málaga (ES), das *Centro Iberoamericano para el Desarrollo Estratégico Urbano*, Barcelona (ES) und die *Corporación Justicia y Democracia de Valparaíso* (CL).

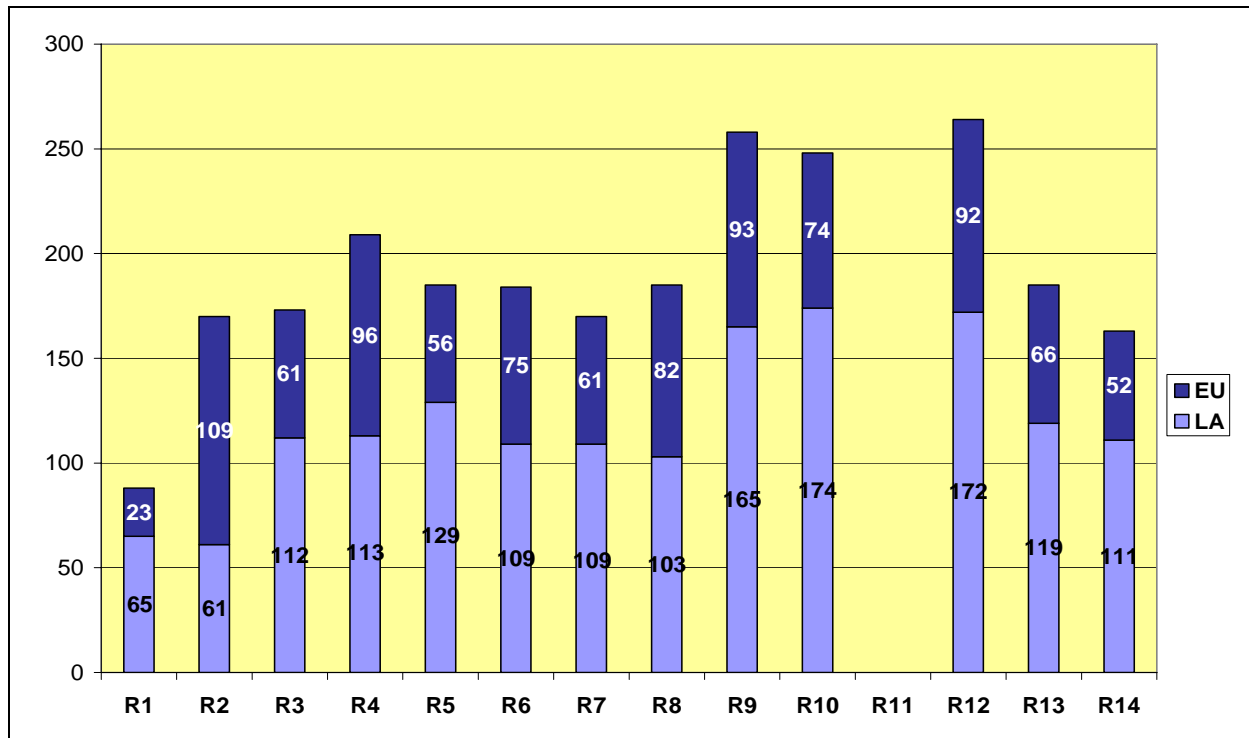
³ Damit reagierte die EU-Kommission (leider erst kurz vor Programmende) auf die Kritik des Evaluierungsberichts der ersten Phase des URB-AL-Programms, in dem eine mangelnde Schulung der Projektmanager und eine unzureichende Verbreitung der Kooperationsergebnisse zwischen den und über die Städtenetzwerke hinaus kritisiert worden war (vgl. DE GROOTE & CABALLEROS 2004, S. 35).

⁴ Nähere Informationen: <http://www.observ-ocd.org>

⁵ Träger ist ein Konsortium der Stadtverwaltungen Barcelona (ES) und Montevideo (UY) in Zusammenarbeit mit der *Universidad de la República Oriental del Uruguay* (UY), der *Fundación Centro Catalán de Investigación, Docencia y Documentación sobre Relaciones Internacionales y Desarrollo* (ES) und der *Fundación para la Paz y la Democracia de Costa Rica* (CR).

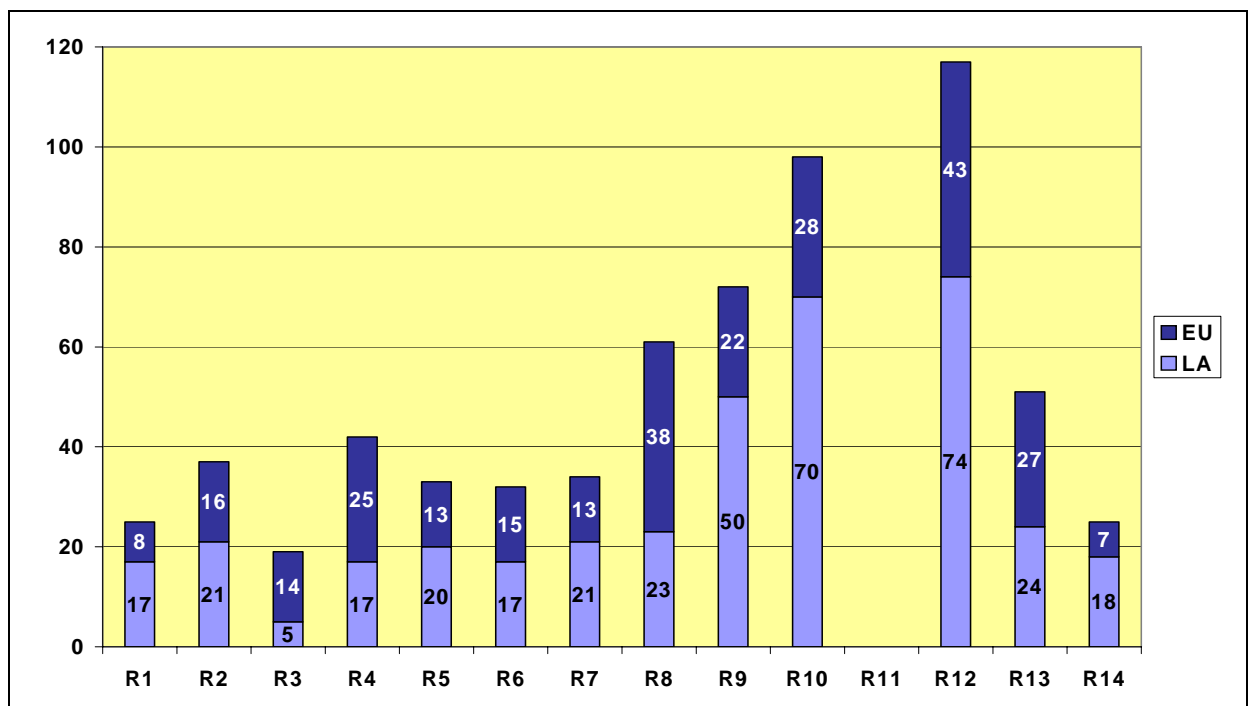
⁶ Einige der ca. 1.200 verschiedenen Stadtverwaltungen und rund 500 unterschiedlichen externen Partner nehmen gleichzeitig an mehreren thematischen Netzwerken teil.

250 Kommunalverwaltungen (s. Abb. 9; wie bereits in Kap. 2.4.2 erwähnt, stiegen die Mitgliederzahlen insbesondere in den Netzwerken der Phase II bis *dato* weiter an).



Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Mitgliederstatistiken der Koordinatorenstädte

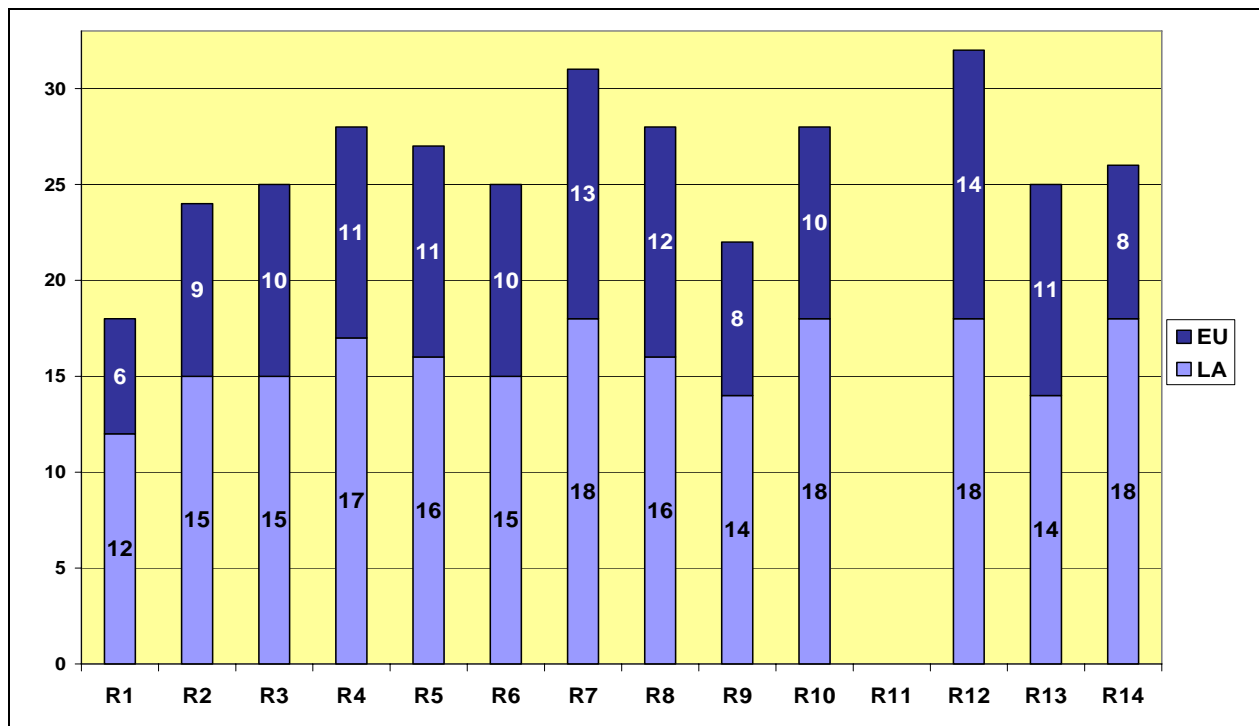
Abb. 9: Anzahl der europäischen und lateinamerikanischen Mitgliedsstädte (insgesamt 2.482 Beteiligungen) der URB-AL-Netzwerke R1 bis R14; Stand Mitte 2005



Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Mitgliederstatistiken der Koordinatorenstädte

Abb. 10: Anzahl der europäischen und lateinamerikanischen externen Partner der URB-AL-Netzwerke R1 bis R14; Stand Mitte 2005

Insgesamt repräsentieren die ca. 750 verschiedenen lateinamerikanischen Mitgliedsstädte etwa 5% der rund 15.500 lokalen Gebietskörperschaften und über 50% der Gesamtbevölkerung von ca. 530 Mio. Einwohnern der 18 beteiligten Staaten Lateinamerikas (vgl. ROTHFUSS 2006a, S. 157). Je Netzwerk wurden in der Phase I des URB-AL-Programms durchschnittlich knapp 40 und in der Phase URB-AL II bereits rund 80 externe Partner in die Arbeit der thematischen Städtenetzwerke einbezogen (s. Abb. 10).

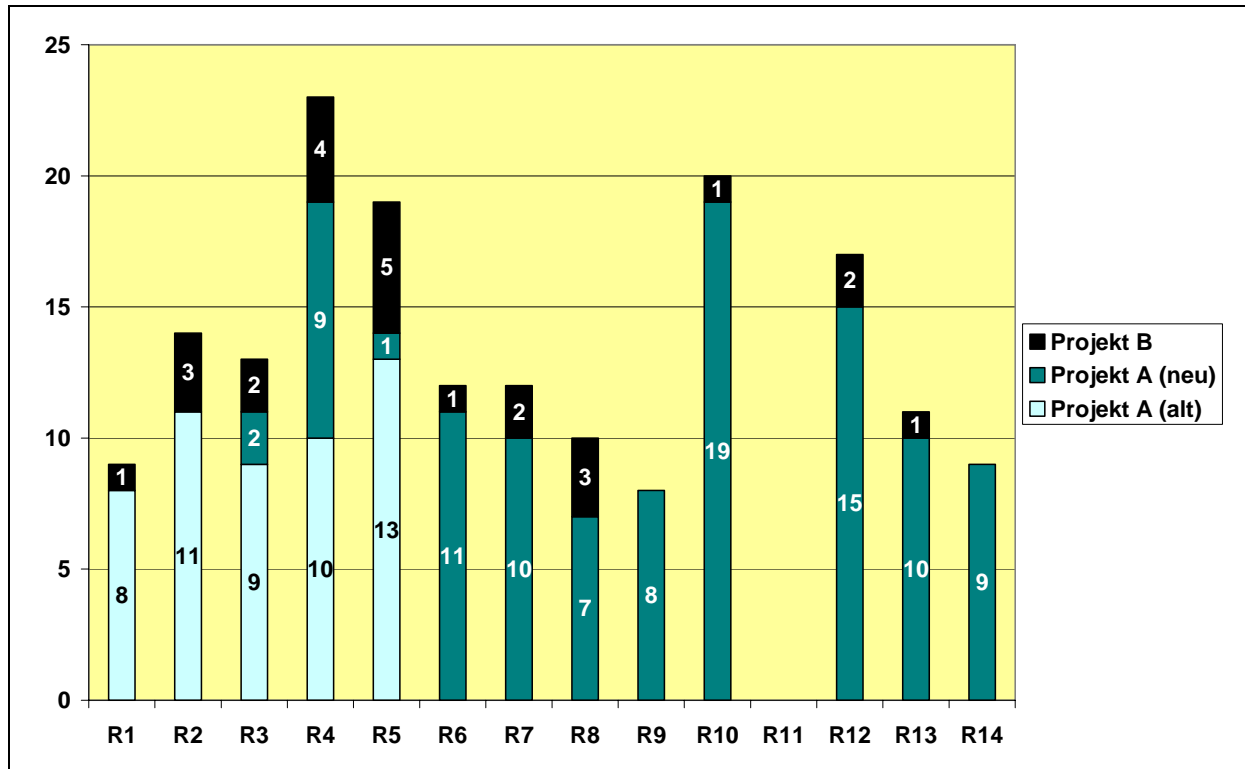


Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Mitgliederstatistiken der Koordinatorenstädte

Abb. 11: Anzahl der in den 13 thematischen Netzwerken (R) repräsentierten URB-AL-Programmstaaten Lateinamerikas (max. 18) und der EU (max. 15); Stand Mitte 2005

Wie Abb. 11 zeigt, gelang es den Koordinatorenstädten der 13 URB-AL-Netzwerke, Städte aus durchschnittlich 26 der 33 am Programm beteiligten Staaten Europas und Lateinamerikas zu integrieren. Damit erzielte die Mehrheit der URB-AL-Städtenetzwerke eine umfassende Integration der Programmstaaten zumindest auf dem Basisniveau der Netzwerkintegration, nämlich der formalen Mitgliedschaft (zur räumlichen Verteilung der Netzwerk- und Projektteilnehmer sowie der Projekt- und Netzwerkkoordinatoren siehe Kap. 5.2.2).

Der Umfang der Vernetzungswirkung des URB-AL-Programms wird deutlich, wenn man die Anzahl der Begegnungen zwischen kommunalen Vertretern Europas und Lateinamerikas quantifiziert: Für alle Städtenetzwerke zusammen ergibt sich während der elf Jahre Programmlaufzeit eine Gesamtzahl von fast 50 großen transnationalen Netzwerktreffen und rund 400 Projektseminaren mit insgesamt mehr als 15.000 Teilnehmern aus den rund 1200 in den 13 thematischen Städtenetzwerken vertretenen Kommunalverwaltungen und 500 zivilgesellschaftlichen Organisationen Europas und Lateinamerikas.



Quelle: http://ec.europa.eu/comm/europeaid/projects/urbal/activities/index_es.htm

Abb. 12: Anzahl der gemeinsamen Projekte (insgesamt 177) vom Typ A (152) und B (25) nach URB-AL-Städtenetzwerken; Stand Anfang 2006¹

Bis Anfang 2006 wurden im Rahmen der 13 thematischen Städtenetze des URB-AL-Programms 177 gemeinsame Projekte genehmigt (152 A-Projekte² und 25 B-Projekte³), an denen ca. 1.600 Mitgliedsstädte und externe Partner beteiligt sind. Abb. 12 zeigt die Verteilung der genehmigten gemeinsamen Projekte auf die verschiedenen thematischen Netzwerke (zur räumlichen Verteilung der Projektpartner und -koordinatoren siehe Kap. 5.2.2). Bei der Anzahl der für die einzelnen Netzwerke vergebenen Projekte verfolgte die EU-Kommission – wie an den großen Differenzen zwischen den einzelnen Netzwerken ersichtlich wird – nicht das Ziel einer möglichst ausgewogenen Verteilung nach Themengebieten, sondern verfuhr nach rein fachlichen Qualitätskriterien, die nach einem festgelegten Gewichtungsschlüssel bewertet wurden.⁴

¹ Die Netzwerke R6, R7 und R8 starteten in der Übergangszeit zwischen Phase I und II des URB-AL-Programms, weswegen die A-Projekte für diese Netzwerke bereits nach neuen Konditionen vergeben wurden. Anfang 2006 standen noch ca. 3,5 Mio. Euro Fördermittel für den letzten *Call for Projects* (30.04.2006) zur Verfügung (mit diesem Betrag könnten z.B. drei weitere B-Projekte und fünf zusätzliche A-Projekte genehmigt werden).

² Hierunter fallen 51 gemeinsame Projekte der Netzwerke R1–R5 mit dem geringeren Finanzvolumen der ersten Programmphase (s. Abb. 7) und 101 A-Projekte der Phase URB-AL II.

³ Davon dienen 16 der Fortsetzung eines A-Projekts und neun folgen auf eine ausgelaufene Netzwerkkoordination.

⁴ Von den maximal erreichbaren 100 Bewertungspunkten werden 35 für die fachliche Qualität, 25 für die methodische Herangehensweise, 15 für die Durchführbarkeit, 15 für die Kompetenz und Erfahrung des Antragstellers in transnationalem Projektmanagement und zehn Punkte für die Kosteneffizienz vergeben.

3 Theoretische Grundlagen: Netzwerke als Metastruktur und Steuerungsinstrument räumlicher Entwicklungsprozesse

Zentrales Anliegen des vorliegenden Kapitels ist es, zunächst die Bedeutung des Netzwerkphänomens für die Strukturierung räumlicher Entwicklungsprozesse theoretisch fundiert zu erfassen, um im Anschluss daran die Potenziale für die Förderung ausgeglichener Raumstrukturen und einer nachhaltigen Entwicklung im urbanen Raum zu untersuchen, welche sich bei einer gezielten Nutzung des Instruments der transnationalen Städtenetzwerkkooperation ergeben. Bei der Herausarbeitung der theoretischen Grundlagen wird in Kapitel 3.1 der zunehmenden Bedeutung von Netzwerken als systemischem Merkmal räumlicher Entwicklungsprozesse und -strukturen im Zeitalter der Globalisierung und Informationsrevolution Rechnung getragen. In den *Global City Networks* (Kap. 3.2) findet die Speerspitze globaler wirtschaftlicher Integration ihren raumstrukturierenden Niederschlag. Konzepte zur aktiven und entwicklungsfördernden Vernetzung nachrangiger oder gar marginalisierter Orte kann der Forschungsansatz bisher jedoch nicht bieten. Im Vergleich hierzu sind die in Kapitel 3.3 dargestellten *Policy Networks* bereits als intentionale Netzwerke konzipiert und weisen daher größere Überlappungsbereiche mit dem Instrument der transnationalen Städtenetzwerkkooperation auf. Doch wie in Kapitel 3.4 herausgearbeitet wird, erfordert ihre differenzierte Bewertung die Entwicklung eines „interessenbezogenen Klassifikationsschemas der Netzwerkkooperation“, das grundlegende Prognosen über ihre Wirkungsweise hinsichtlich der Schaffung polarisierender bzw. ausgleichender Macht- und Raumstrukturen ermöglicht.

Das Kapitel 3.5 schließt die Lücke zwischen den transnational ausgerichteten, intentionalen Netzwerken, wie etwa den in der vorliegenden Arbeit zu untersuchenden thematischen URB-AL-Städtenetzwerken, und der lokalen Entwicklungswirklichkeit der Netzwerknotenpunkte: Das „Modell der Integration transnationaler Impulse in innovative städtische Milieus“ soll einen konzeptionellen Erklärungsbeitrag leisten zu der Möglichkeit, durch externe Impulse aus innovationsorientierten Städtenetzwerken die Kommunen in ihrer Funktion als Förderer lokaler und regionaler Innovationsnetzwerke und allgemein entwicklungsförderlicher Rahmenbedingungen zu stärken. Nach einer überblicksartigen Zusammenfassung der wichtigsten Charakteristika von Netzwerken einerseits als räumlicher Entwicklungsstruktur, andererseits aber auch als aktivem raumwirksamem Entwicklungsinstrument (s. Kap. 3.6) rücken schließlich die transnationalen Städtenetzwerke selbst in den Mittelpunkt der Betrachtungen (Kap. 3.7). Forschungsleitend für die vorliegende Arbeit sind hier insbesondere bestehende Ansätze der Netzwerkanalyse, die zu einem „Bewertungsmodell der Netzwerk-Konnektivität“ weiterentwickelt werden, das auf die spezifischen Strukturen der URB-AL-Netzwerke angepasst ist. Über die Struktur und Beziehungsmuster in Netzwerken hinaus ist es jedoch ein zentrales Anliegen der Arbeit, einen konzeptionellen Erklärungsbeitrag zum besseren Verständnis der innerhalb von Städtenetzwerken ablaufenden Kooperations- und Austauschprozesse zu leisten. Das hierfür entwickelte „Mehrebenenmodell zur Analyse transnationaler

Städtenetzwerkkooperation“ (s. Kap. 3.8) legte den Grund für die weitere Orientierung der empirischen Erhebungen zur Erfassung der institutionellen sowie räumlichen Wirkungsweise und Wirksamkeit transnationaler Städtenetzwerke.

3.1 Netzwerke als Grundstruktur räumlicher Entwicklung

„Im Rahmen der *raumwissenschaftlichen Geographie* wird Regionalisierung als ein wissenschaftliches Verfahren der Klassenbildung angewendet“¹ (WERLEN 2004, S. 394). Die Abgrenzung der Raumeinheit „Region“ kann dabei nach den folgenden vier Kriterien erfolgen (BÖVENTER et al. 1982, S. 66; vgl. hierzu auch Lauschmann 1976, S. 14ff. u. SINZ 1995, S. 806f.):

„Aggregiert man Raumpunkte, die intensive räumliche Verflechtungen untereinander, vor allem aber Verflechtungen mit einem als Bezugspunkt oder *Zentrum* dienenden Raumpunkt aufweisen, so erhält man eine (1) *funktionale Region*. Fasst man benachbarte Raumpunkte nach ihrer Ähnlichkeit hinsichtlich bestimmter Kriterien zusammen, erhält man (2) *homogene Regionen*. (3) *Planungsregionen* umfassen alle Raumpunkte, hinsichtlich derer jeweils dieselben regionalpolitischen Mittel eingesetzt werden. Beschränkt man sich auf die Aggregation der Raumpunkte, die der gleichen politischen Verwaltung unterstehen, erhält man (4) *administrative Regionen*.“²

Insbesondere der Definition der funktionalen und homogenen Region, die von einer relativ eng einzugrenzenden Raumeinheit ausgeht, steht zu Beginn des 21. Jahrhunderts eine immer stärker raumüberspringende, grenzüberschreitende, ja globale Verflechtung gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und politischer Strukturen und Beziehungen gegenüber. STORBECK (1982, S. 7) stellte schon vor über zwei Jahrzehnten in Bezug auf die Problematik der Abgrenzung von Regionen fest:

„Dabei haben die sich innerhalb der Teilstrukturen und zwischen ihnen bildenden Verflechtungen verschiedene räumliche Ausdehnungen, so dass sich räumliche Funktionsüberschneidungen ergeben und deshalb auch keine überschneidungsfreien Abgrenzungen von Regionen möglich sind. Strenggenommen kann es deshalb auch keine ‚wahre Region‘ geben.“

Mit der globalisierungsbedingten Explosion der geographischen Ausdehnung der räumlichen Verflechtungsbeziehungen in Wirtschaft, Politik und Gesellschaft verschärft sich entsprechend die Problematik der Abgrenzung von Regionen als geschlossene räumliche Analyseinheit für ökonomische, soziale und politische Strukturen und Prozesse. Um Raumstrukturen³ und räumliche Entwicklungsprozesse unter dem Vorzeichen von Globalisierung und „Informationsrevolution [...], die auf virtuellem Wege die Kosten von Entfernung aus der Welt

¹ Hervorhebung im Original.

² Hervorhebungen im Original.

³ STORBECK (1982, S. 7) definiert den Begriff der Raumstruktur wie folgt: Die räumliche Struktur umfasst neben den natürlichen Gegebenheiten alle auf Dauer angelegten Erscheinungen der gesellschaftlichen Raumnutzung (Einrichtungen und wiederkehrende Abläufe). Sie lassen sich in räumlichen Teilstrukturen (z.B. Siedlungsstruktur, Landschaftsstruktur, Wirtschaftsstruktur, Versorgungsstruktur) abbilden, die sich jeweils gegenseitig bedingen. [...] Die räumliche Struktur ist zugleich Träger des Systems der gesellschaftlichen Raumnutzung wie auch Ergebnis der Abläufe in diesem System und befindet sich daher in einem ständigen Wandel.“

geschafft hat“ (KEOHANE & NYE Jr. 2000, S. 9), angemessen analysieren und in der Folge durch entsprechend angepasste raumwirksame Entwicklungsinstrumente steuern zu können, muss zunächst deren Genese und Wirkungsweise einer grundlegenden Betrachtung unterzogen werden. In Zeiten globalisierungs- und informationstechnologisch bedingter Veränderungen in der „Entstehung neuer Raummuster“ (COY 2000, S. 51) bedarf die geographische Erforschung räumlicher Entwicklungsprozesse einer eingehenden Überprüfung ihrer Analyse-raster. Räumliche Entwicklung – unabhängig davon, ob sie in den so genannten Industrie- oder Entwicklungsländern stattfindet – hängt in ihrer Ausprägung grundlegend von zwei zentralen Steuerungskategorien ab:

1. Die **wirtschaftlichen Akteure** im räumlichen Entwicklungsprozess bedienen sich bestimmter Verkehrs-, Transport- und Kommunikationstechnologien, um Raumwiderstände zu überwinden. Die technologische Revolution, die in diesem Bereich seit der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts, insbesondere aber seit Mitte der 90er Jahre stattfindet, hat die Möglichkeiten der Raumüberwindung und damit auch die Reichweite und Ausprägung der Strukturen raumwirtschaftlicher Entwicklungsprozesse grundlegend verändert (vgl. ALTENBURG 2003, S. 71 u. HEIN 2001a, S. 43f.). Wirtschaftsraum konstituiert sich demzufolge nicht mehr in erster Linie in relativ kleinräumigen zonalen bzw. regionalen Zusammenhängen, sondern verstärkt in funktionspezifischen, sich vielfältig überlagernden internationalen bis hin zu globalen Netzwerken und Beziehungsgeflechten (ebd., S. 49).
2. Der **Staat**, bzw. auf europäischer Ebene die supranationale Organisation der Europäischen Union, ist die einzige Akteurskategorie, der Aufgaben der übergeordneten Steuerung räumlicher Entwicklungsprozesse gemäß den gesellschaftlich und politisch auszuhandelnden Zielsetzungen und Leitbildern zugeschrieben werden kann. Unter dem Vorzeichen des sich global immer stärker durchsetzenden neoliberalen Paradigmas sind jedoch sowohl die Definition der räumlichen Entwicklungsleitbilder als auch die Möglichkeiten des Staates in der steuernden Durchsetzung derselben einem deutlichen Wandel unterworfen. Dieser wirkte sich zum einen in der Verringerung der Bedeutung raumordnerischer Ausgleichsziele als übergeordnetem Entwicklungsleitbild (vgl. SCHÄTZL 1994, S. 21f.) und zum anderen in der Reduzierung der finanziellen Ressourcen und regulatorischen Möglichkeiten staatlicher Einflussnahme auf den räumlichen Entwicklungsprozess aus (vgl. ALTENBURG 1996, S. 60; PETRELLA 2000, S. 69 u. VOGT 1994, S. 133).

Seit dem Ende des 20. Jahrhunderts bedingen also sowohl der technologische Wandel, der die raumstrukturelle Ausprägung der wirtschaftlichen Verflechtungen mitbestimmt, als auch die Veränderung des Leitbilds und der Möglichkeiten der raumordnerischen Steuerung durch den Staat eine grundlegende Veränderung des Musters, nach dem sich die Konstitution von Raum im Entwicklungsprozess vollzieht. Von diesen Entwicklungen und der schwindenden Bedeutung eines containerartigen Raumverständnisses auf das „*End of Geography*“ (GREIG 2002) zu schließen, geht jedoch PETRELLA (2000, S. 69) zufolge am Kern des globalisierungsbedingten Wandels aktueller Prozesse der Raumkonstituierung vorbei: „*Territory has not lost importance and relevance but its reality has ‘exploded’*. *Geography still matters a great deal*

but no longer in the same manner as in the past.” HEIN (2001a, S. 43f.) formuliert diese Zusammenhänge in ähnlicher Weise: „Konkrete Räume verlieren also keineswegs an Bedeutung, *jedoch beginnt sich das Verhältnis zwischen Entwicklung und Raum dramatisch zu verändern.*“¹ In diesem Sinne gilt es, die Reichweite der klassischen geographischen Untersuchungseinheiten („*space of places*“; CASTELLS 2002, S. 453) wie Stadt, Region oder Nation zu hinterfragen und gegebenenfalls im Sinne eines „*space of flows*“² (ebd.) bzw. eines „*space of relations*“ (BEAVERSTOCK et al. 2000, S. 126) an die aktuell wirksamen raumkonstituierenden Parameter anzupassen und zu erweitern. Hierfür bedarf es zunächst einer näheren Betrachtung der beiden bereits erwähnten zentralen raumwirksamen Steuerungskategorien der **wirtschaftlichen Vernetzung** einerseits und der **staatlichen raumordnerischen Steuerung** andererseits:

1. **Wirtschaftliche Vernetzung und Wettbewerb** spielen sich immer weniger zonal innerhalb relativ homogener Regionen oder nationalstaatlicher Territorien ab, sondern manifestieren sich zunehmend in internationalen bis hin zu globalen Netzwerken (vgl. HEIN 2000, S. 305). Diese Maßstabsverschiebung wirtschaftlicher Vernetzung geht einher mit einem schrittweise ablaufenden Wandel der räumlichen Muster des Entwicklungsprozesses. Die Integrationsintensität zwischen den entwicklungsrelevanten Akteuren weist eine Tendenz auf, die weg von der intraregionalen bzw. nationalen und hin zur globalen Ebene strebt und sich auch entsprechend im funktionalen Beziehungsgeflecht zwischen den Städten niederschlägt (vgl. COY & KRAAS 2003, S. 33; HEIN 2001a, S. 48; PETRELLA 2000, S. 71 u. SASSEN 1996, S. 72ff; 2001, S. 17 u. 2003, S. 18). Die zunehmende regionale bzw. nationale Desintegration bei gleichzeitig immer intensiverer Vernetzung über globale Distanzen hinweg manifestiert sich sowohl im weltweiten als auch im lokalen Maßstab in Prozessen der „fragmentierenden Entwicklung“ (SCHOLZ 2002; 2004, S. 221ff. u. 2005): Zentrum und Peripherie sind immer weniger eine Frage generell des „Nordens“ oder „Südens“, sondern stellen sich in einem immer schärfer abgegrenzten, mosaikartigen Nebeneinander von Reichtum und Armut innerhalb einzelner Städte sowohl der Entwicklungsländer als auch der wohlhabenderen „Ersten Welt“ dar (vgl. hierzu auch BROCK 2001). SASSEN (2001, S. 20) spricht in diesem Zusammenhang von einer „neuen Geographie der Zentralität (und Marginalität)“.
2. In dem Maße, in dem sich die räumlichen Bezüge wirtschaftlichen Wettbewerbs und unternehmerischer Verflechtungen von der nationalen auf die globale Ebene verlagern, wandelt sich auch die **Rolle des Staates** von der souveränen Steuerungsinstanz hin zum „Wettbewerbsstaat“ (HIRSCH 1995) bzw. „Konkurrenzstaat“ (BECK 2002), der dem globalen Standortwettbewerb um Investitionen unterworfen ist. Damit gerät die klassische Raumordnungspolitik mit ihren immer schwieriger zu finanzierenden Ausgleichszielen zunehmend unter Druck: Anstelle eines Ausgleichs zwischen wirtschaftsstarken und strukturschwachen Regionen tritt immer stärker die Notwendigkeit, gerade die dynamischsten und innovativsten Wirtschaftsbereiche und -regionen konzentriert zu fördern, um deren in-

¹ Hervorhebung im Original.

² SASSEN (2001, S. 12) definiert den „*space of flows*“ als einen „durch die Struktur von Strömen von Information, Kapital und Waren produzierten Raum“.

ternationale Wettbewerbsfähigkeit auszubauen und ihre Integration in die jeweiligen globalen Wirtschaftsnetzwerke voranzutreiben. Unter diesen Bedingungen leistet auch staatliches Handeln globalen Integrations- und damit verbundenen Konzentrationsprozessen – bei gleichzeitiger intraregionaler bzw. nationaler Fragmentierung – Vorschub. Gerade für Entwicklungsländer, die unter enormem Druck stehen, zumindest Teile ihrer Ökonomien in die Netzwerke des globalen Markts zu integrieren, um Devisen für unumgängliche Importe zu erwirtschaften, gibt es unter dem „Sachzwang Weltmarkt“ (ALTVATER 1987) keine gangbare Alternative mehr zu dieser polarisierenden wirtschaftspolitischen Fokussierung auf ausgewählte wettbewerbsfähige Wirtschaftssektoren und Raumfragmente (vgl. ALTENBURG 2003, S. 70ff.).

Diese Zusammenhänge verdeutlichen, dass sich in Zeiten wirtschaftlicher Globalisierung unter neoliberalem Vorzeichen *Entwicklungsprozesse kaum mehr zonal auswirken* und ganze Regionen flächenhaft ergreifen können. Viel weniger noch erfassen die Entwicklungsimpulse globaler Wirtschaftsnetzwerke unterentwickelte Staaten, Staatengruppen oder gar Weltregionen als Ganzes und integrieren diese Räume in ihrer Gesamtheit in die dynamischen Wirtschaftskreisläufe der OECD-Welt (vgl. HEIN 2001a, S. 45 u. SCHOLZ 2002, S. 7). Vielmehr ist davon auszugehen, dass wirtschaftliche Entwicklungsprozesse unter Maßgabe der Gesetze des freien Marktes nach wie vor mit räumlichen Polarisierungstendenzen einhergehen, auch wenn sich deren geographisches Muster aufgrund der zunehmenden Permeabilität nationalstaatlicher Grenzen gewandelt hat von großräumig-zonalen, insbesondere Nord-Süd-polarisierten Zentrum-Peripherie-Strukturen hin zu tendenziell kleinräumig-fragmentierten globalen Netzwerkstrukturen der Inklusion und Exklusion (vgl. BROCK 2001). HEIN (2001a, S. 47f.) beschreibt die Auflösung der im Zeitalter fordistischer Industrialisierung entstandenen, eher flächenhaften Zentrum-Peripherie-Strukturen wie folgt: „Dieses Mosaik wird nun fortschreitend durch Netze ersetzt, deren Knotenpunkte eine Reihe von Polen wirtschaftlicher Entwicklung bilden, die stärker untereinander als mit ihrer unmittelbaren Umgebung verknüpft sind.“

Wenn man das Analyseraster von der Aggregationsebene nationaler Datensätze auf die regionale oder gar lokale Ebene verschiebt, zeigt sich gerade in den weniger entwickelten Weltregionen deutlich, dass die in vielen Ländern zumindest auf makroökonomischer Ebene zu verzeichnenden Entwicklungsfortschritte, die etwa durch die Ansiedlung von Produktionsstätten transnationaler Unternehmensnetzwerke erzielt wurden, gerade in strukturschwachen Regionen aufgrund geringer Löhne und mangelnder „forward“ und „backward linkage effects“ (HIRSCHMANN 1958, S. 98ff.) kaum sekundäre Entwicklungsimpulse für den regionalen Wirtschaftsraum auslösen (vgl. ALTENBURG & MEYER-STAMER 1999, S. 1694; MEYER-STAMER 1999, S. 8f. u. SEDLACEK 1994, S. 62). Während die transnationalen Unternehmensnetzwerke also auf globaler Maßstabsebene hochgradig integriert sind, findet eine vertikale Integration der Produktionsketten mit ortsansässigen Betrieben gerade in Ländern mit großen strukturellen Entwicklungsdefiziten kaum statt (vgl. ALTENBURG & MEYER-STAMER 1999, S. 1708f. u. HEIN 2000, S. 305). Dies führt dazu, dass in den betroffenen Ländern transnationale Unternehmensniederlassungen in modernen Bürohochhäusern in direkter Nachbarschaft zu ein-

fachsten Mikro-Betrieben der informellen Überlebensökonomie angesiedelt sein können, ohne dass zwischen ihnen funktionale Verflechtungen entstehen (vgl. SCHOLZ 2002 S. 6ff.).

Die Tendenz der Herauslösung von in sich hochgradig integrierten globalen Wirtschafts- und auch zunehmend Politik- sowie Gesellschaftsnetzwerken aus den sie umgebenden physischen Räumen mit ihren lokal verorteten und räumlich benachbarten Gesellschafts- und Wirtschaftsakteuren sollte konsequenterweise zu einer „Neufassung [...] des Begriffs der Region“ (SASSEN 2001, S. 21) führen: „*The perception of what is a regional space has been affected, as has been the perception and practical role of dimensions such as distance, proximity and accessibility*“ (PETRELLA 2000, S. 68f.). Denn raumwissenschaftliche Modelle, die einen hohen Grad an Homogenität oder zumindest eine intensive funktionale Verflechtung innerhalb einer zonal einzugrenzenden Region postulieren, verlieren in dem Maße ihre Aussagekraft, in dem diese Verflechtungsbeziehungen zwischen zunehmend globalisierten Wirtschaftsnetzwerken und dem ihre Standorte umgebenden Umland mit den dort verorteten Akteuren aufgelöst werden (vgl. CASTELLS 1999, S. 43). Raumbezogene Analyseinstrumente müssen demzufolge der Komplexitätssteigerung soziökonomischer Raumstrukturen im Netzwerkzeitalter Rechnung tragen, um dem Anspruch angewandter geographischer Forschung zu entsprechen, praxisgerechte Anleitungen für eine verbesserte politische Steuerung raumwirksamer Entwicklungsprozesse erarbeiten zu können.

Wenn die stets unter einer spezifischen Prämisse konstruierte Raumeinheit „Region“ Grundlage raumwissenschaftlicher Untersuchungen bleibt, so muss diese zumindest offener definiert und in Verbindung mit den grenzüberschreitenden und globalen Netzwerken analysiert werden, in die ihre wirtschaftlichen, politischen und gesellschaftlichen Akteure eingebunden sind und von deren jeweiliger Dynamik die Entwicklung einer zonal gefassten Gebietseinheit in hohem Maße abhängen kann. Darüber hinaus sollten neben den physisch, gesellschaftlich, wirtschaftlich und politisch konstruierten zonalen Raumeinheiten wie Stadt, Region oder Nationalstaat, insbesondere **Netzwerke**, die RUEGG et al. (2004, S. 133) generell als „*la forme la plus robuste pour produire des territoires*“ ansehen, **als eigenständige geographische Untersuchungskategorie** eingeführt werden (vgl. hierzu auch BUTZIN 2000, S. 149 u. SMITH 2003, S. 35).¹ Dies gilt unabhängig von der Frage, ob sich diese Netzwerke auf Beziehungen zwischen politischen und zivilgesellschaftlichen Akteuren („*Global Policy Networks*“), Metropolen („*Global City Networks*“), Unternehmen („transnationale Unternehmensnetzwerke“ oder „Kreative Milieus“), gesellschaftliche Individuen und Gruppen („soziale Netzwerke“) oder andere Zusammenhänge beziehen. Alle diese Formen von Netzwerkbeziehungen haben im Zeitalter der Globalisierung und Informationsrevolution einen grundlegenden Wandel erfahren, dessen Verursachung, Ausprägung und Auswirkungen von eminenter geographischer Bedeutung sind. Diese theoretisch fundiert empirisch zu erfassen und zu erklären muss die Aufgabe einer „*new geography of networks*“ (CASTELLS 2002, S. 551) sein.

¹ Ein limitierender Faktor bei Analysen auf Netzwerkebene ist jedoch, dass für die Herstellung von Raumbezügen fast ausschließlich statistisches Datenmaterial für größere administrative Raumeinheiten verfügbar ist.

3.2 *Global City Networks: Eine neue Metageographie?*¹

Die Untersuchung netzwerkartiger raumstruktureller Verflechtungen hat als Analyseraster in der geographischen Forschung neben dem Bereich der transnationalen Unternehmensnetzwerke (vgl. BATHELT & GLÜCKLER 2002, S. 275ff.) und der regionalen Entwicklungsmilieus (vgl. BUTZIN 2000, S. 152ff; CREVOISIER 2001 u. HASSINK 2001) vor allem in die *Global City*-Debatte Eingang gefunden (vgl. FRIEDMANN 1986; SASSEN 1996 u. TAYLOR 2000). Allerdings ist in diesem Forschungsbereich noch ein „*critical empirical deficit within the world-city literature on intercity relations*“ (BEAVERSTOCK et al. 2000, S. 124) zu verzeichnen, welches auch von TAYLOR & CATALANO (2002, S. 68) bestätigt wird: „*There is little or no published information on any type of relations between cities.*“ Darüber hinaus konzentriert sich die bereits vorhandene Literatur über Städtevernetzung fast ausschließlich auf die quantitative Messung der wirtschaftlichen Verflechtungsintensität zwischen *Global Cities*² als den Schaltzentralen des neoliberalen Globalisierungsprozesses. Sie vernachlässigt dabei Städte in Entwicklungsländern, die lediglich in Bezug auf die von der Triade Nordamerika, Europa und Ostasien ausgehenden Unternehmensnetzwerke keine entsprechend hohe, in der Anzahl der örtlichen Niederlassungen gemessene Konnektivität aufweisen (vgl. hierzu auch GRANT & NIJMAN 2002, S. 320f. u. PARNREITER 2000, S. 268).³ Die Hierarchisierung von *Global Cities* wird demnach lediglich aus einer Industrieländer-zentrierten Perspektive vorgenommen: Anhand der Analyse der Verteilung von Niederlassungen großer transnationaler Unternehmen (vgl. BEAVERSTOCK et al. 2000; TAYLOR & CATALANO 2002) oder der Quantifizierung von Fluggastströmen (vgl. SMITH & TIMBERLAKE 2001) bzw. der Untersuchung von Flugverbindungen (vgl. WEHRHAHN 2004) zwischen Metropolen.

Versteht man Städte als offene Systeme in einem dynamischen globalen Beziehungsgeflecht, so wird deutlich, dass sie in erster Linie die Funktion eines verbindenden Netzwerkknotens einnehmen: „*cities accumulate and retain wealth, control and power because of what flows through them, rather than what they statically contain*“ (BEAVERSTOCK et al. 2000, S. 126; vgl. hierzu auch CASTELLS 1999, S. 46). Hiermit ist der wichtigste Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung von Städten im Zeitalter der Globalisierung benannt: Ihr Ziel muss es sein, sich als Standorte im „Raum der Ströme“ – einem „flüssige[n] Netzwerk von Austausch“ (ebd., S. 52) – der globalen wirtschaftlichen und politischen Vernetzung zu positionieren und diese Stellung im weltweiten Standortwettbewerb dauerhaft zu verteidigen (vgl. ebd., S. 44).

Wie im vorangegangenen Kapitel bereits ausgeführt wurde, bedeutet die Tatsache, dass räumliche Entwicklungsprozesse im Zeitalter der Globalisierung eher netzwerkartig als in zonalen

¹ Diese Frage stellen BEAVERSTOCK et al. (2000) im Titel ihrer Abhandlung zur Vernetzung zwischen „*world-cities*“ und kommen schließlich zu folgendem Fazit (ebd., S. 132): „*Our one firm conclusion is that in the new millenium, we cannot afford to ignore this new metageography, the worl-city network.*“

² Die Begriffe „*Global City*“ und „*World City*“ können synonym verwendet werden (vgl. HALL 2002, S. 111), da beide im Kontrast zu den „*Mega Cities*“ statt auf Größe, auf die Zentralität einer Stadt im Hinblick auf ihre Konnektivität in den Netzwerken der globalisierten Wirtschaft abheben.

³ Als verzerrender Faktor kommt hinzu, dass periphere Regionen seitens transnationaler Unternehmen immer erst von bereits bestehenden Standorten aus mitversorgt werden, bevor eine neue Niederlassung vor Ort gegründet wird. So übernimmt z.B. Miami diese Funktion für Zentralamerika und die Karibik oder Wien für Osteuropa.

Strukturen ablaufen nicht, dass die Polarisierungs- und damit auch die Marginalisierungsfrage obsolet geworden wäre (vgl. SASSEN 2003, S. 18). Wie HEIN (2001a, S. 47) feststellt, so gibt es „keine Netzwerke ohne Zwischenräume“. CASTELLS (2002, S. 551) fasst die in globalen Städtenetzwerken ablaufenden Prozesse der Inklusion einerseits und Marginalisierung andererseits wie folgt zusammen:

„[...] *the new urban world seems to be dominated by a double movement: inclusion in trans-territorial networks and exclusion by the spatial separation of places. The higher the value of people and places, the more they are connected in interactive networks; the lower their value, the lower their connectivity. In extreme cases, some of the places are by-passed by the new geography of networks. This is indeed what happens in depressed rural areas around the world, in declining regions, or in urban shantytowns.*”

PETRELLA (1995, S. 21) sieht in dieser selektiven Integration in ein sich schrittweise herausbildendes „transnationales urbanes System“ (SASSEN 2001, S. 17) die Gefahr des Aufkommens eines „*wealthy archipelago of city regions [...] surrounded by an impoverished lumpenplanet*“.¹ SCHOLZ (2002, S. 8) leistet einen wertvollen Beitrag zur qualitativen Differenzierung der *Global City*-Debatte, indem er die asymmetrischen Beziehungsmuster zwischen den funktional verknüpften Städten dadurch abbildet, dass er die zentralen Netzwerkknotenpunkte der *Global City Networks* in die beiden Hauptkategorien der Schaltzentralen des Globalisierungsprozesses („*Acting Global Cities*“ bzw. „globale Orte“) und jene der diesen „funktional hierarchisch nachgeordneten [...] Hinterhöfe der Metropolen“ („*Affected/exposed Global Cities*“ bzw. „globalisierte Orte“) unterteilt.² Diese Zentren seien „bruchhaft gesondert, eben fragmentiert“ (ebd.) von den „marginalisierten Zwischenräumen“ (HEIN 2001a, S. 46) der globalen Netzwerke – der von SCHOLZ (2002, S. 8) als „*New Periphery*“ bezeichneten „ausgegrenzten Restwelt“. SCHOLZ weist des Weiteren darauf hin, dass diese fragmentierten Strukturen der Inklusion und Exklusion keineswegs persistent sein müssen, sondern vielmehr einem ständigen Wettkampf im globalen Standortwettbewerb ausgesetzt sind: Es handelt sich somit „nicht um starre raumstrukturelle Cluster oder dauerhaft dynamische innovative Netzwerke, um Funktionsstandorte hoher Persistenz, bleibender Nachhaltigkeit und wachstumspolgleicher, raumgreifender Sicker- und Entwicklungseffekte. Vielmehr sind sie exzessiver Konkurrenz ausgesetzt und fortwährend von Verdrängung bedroht; daher auch können sie sich nur um das eigene Überleben kümmern“ (ebd.; vgl. hierzu auch ALTENBURG & MEYER-STAMER 1999, S. 1695 u. CASTELLS 1999, S. 44). BRAND et al. (2000, S. 70f.) sprechen in diesem Zusammenhang vom „lokalen Wettbewerbsstaat“.

Trotz ihrer einseitigen und stark schematisierenden Betrachtungsweise kann die *Global City Network*-Debatte wertvolle Anregungen für ein vertieftes Grundverständnis der Manifestierung raumwirksamer Entwicklungsprozesse in Form von Netzwerkstrukturen liefern. Folgende Stoßrichtungen für eine weiterführende Forschung sollten jedoch anvisiert werden, wenn

¹ Hervorhebung im Original.

² Gemäß ihrer Rolle im globalen Wirtschaftssystem unterteilt SCHOLZ (2002, S. 7ff.) die Hauptkategorie der „*Acting Global Cities*“ in drei („Kommandozentralen“, „High-Tech-Produktions-/Forschungs-Innovations-Zentren“, „Fordistische Industriezonen“) und die der „*Affected Global Cities*“ in sechs weitere funktionale Subkategorien („High-Tech-Dienstleistungen“, „Auslagerungsindustrie“, „Billiglohn-/Konsumgüterproduktion“, „Rohstoff-/Nahrungsmittelerzeugung“, „Kinderarbeit /informeller Sektor“, „Freizeit-/Tourismusgewerbe“).

Netzwerke nicht nur als globalisierungsbedingtes Resultat wirtschaftlicher Vernetzungsprozesse (vgl. hierzu auch KEINER & KIM 2006, S. 1), sondern auch als gezielt anwendbares Instrument der räumlichen Entwicklungsförderung im Sinne „intentionaler Netzwerke“¹ (BUTZIN 2000, S. 151) untersucht werden sollen:

1. Die Analyse der Beziehungen zwischen Städten muss über die nach freien Marktkräften gebildeten unternehmerischen Verflechtungen der globalisierten Wirtschaftsbereiche und eine daraus abgeleitete Hierarchisierung hinausgehen (vgl. SMITH 2003, S. 26ff.). Sie muss verstärkt auch das Feld der politischen Zusammenarbeit zwischen Stadtverwaltungen im Sinne *intentionaler Netzwerke* – insbesondere im Bereich der interkommunalen Kooperation, der so genannten „*city-to-city cooperation*“ („C2C“; UN-HABITAT 2002a; 2002b u. 2002c) oder „*municipal international cooperation*“ („MIC“; PELTONEN 1999) – erfassen. Statt der „*Top-down-Perspektive des Global-City-Ansatzes*“ (WISSEN 2001, S. 80) sollte die Erforschung von Städtenetzwerkbeziehungen im Sinne der *Urban Regime Theory* eine „*Bottom-up-Sichtweise*“ (ebd.) einnehmen, welche die städtische Akteurskonstellation im transnationalen Vernetzungsprozess nicht in einer „*theoretischen Black-box*“ (ebd., S. 81) verschwinden lässt, sondern sie in den Mittelpunkt des Forschungsinteresses rückt. Nur unter diesem Blickwinkel lässt sich über das Verständnis von Netzwerken als räumlichem Strukturmerkmal und damit gewissermaßen als „*Fundsache*“ (BUTZIN 2000, S. 153) hinaus auch ihre gezielte Nutzung als aktives und raumwirksames Entwicklungsinstrument erforschen und konzeptionell weiterentwickeln.
2. Eine Analyse globaler Städtenetze darf sich nicht ausschließlich auf die wichtigsten Schaltzentralen des Globalisierungsprozesses konzentrieren (vgl. CASTELLS 1999, S. 43 u. HEIN 2001a, S. 46), sondern muss auch *Mittel- und Kleinstädte* in ihren Untersuchungsrahmen mit einbeziehen: „*all cities, to very different degrees, are to some extent under the stress of the connection of each key centre, of each key activity in this global network*“ (CASTELLS 2002, S. 554). Denn nach der Maßgabe eines Leitbilds ausgeglichener räumlicher Entwicklungsstrukturen bedürfen gerade die nachgeordneten Klein- und Mittelzentren besonderer Förderinstrumente, die ihre Wettbewerbsfähigkeit für eine bessere Positionierung in transnationalen Netzwerken stärken.
3. Die Erforschung von Städtenetzen darf sich nicht ausschließlich mit der „*Transformation der Entwicklungsvoraussetzungen von Zentren*“ (HEIN 2001a, S. 46) beschäftigen, sondern muss sich auch der „*Problematik der im Rahmen dieser Netzwerkentwicklung marginalisierten Zwischenräume*“² (ebd.) widmen. Denn „*kaum jemals wird die Struktur der marginalisierten Räume im Bezug zum Netzwerk und dessen Knotenpunkten so genau und differenziert analysiert, dass sich daraus Perspektiven ihrer Re-Integration ableiten lassen*“ (ebd., S. 47). Ohne die Einbeziehung der „*Netzwerkzwischenräume*“ in ein zu entwickelndes Konzept der Entwicklungsförderung durch Netzwerkkooperation würde ih-

¹ Von einem „intentionalen Netzwerk“ kann gesprochen werden, wenn es sich um ein aktives Steuerungsinstrument in Netzwerkform handelt. Ein in diesem Sinne verstandenes Netzwerk kann nach MESSNER (1995, S. 170) folgendermaßen definiert werden: „Der Begriff ‚Netzwerk‘ betont [...] die Selbstorganisation bzw. -koordination zwischen *de facto* autonomen Akteuren zur Erreichung eines gemeinsamen Resultates.“

² Hervorhebung durch den Verfasser.

rer Marginalisierung und schließlich Abkopplung indirekt Vorschub geleistet, indem lediglich die Zentren durch transnationale Vernetzung polartig gefördert würden. Die Anbindung der Zwischenräume an die Netzwerkknoten sollte durch die Inwertsetzung der komparativen Wettbewerbsvorteile und endogenen Potenziale des ländlichen Raums (vgl. KAPPEL 2001) und ihre verstärkte Verflechtung mit den jeweiligen urbanen Zentren in einer neuen „*urban-rural partnership*“ (EU-KOMMISSION 1999, S. 25) erfolgen.

SASSEN (1996, S. 56f.) thematisierte bereits früh die Problematik der Marginalisierung, die sich parallel zur fortschreitenden netzwerkartigen Integration der wettbewerbsfähigsten Wirtschaftsstandorte abzeichnet. Die *Global City*-Forschung folgte jedoch bisher nur sehr zögerlich diesem Perspektivenwechsel, der die verstärkte Berücksichtigung der wechselseitigen Beziehungen zwischen den räumlich polarisierend wirkenden *Global City Networks* einerseits (vgl. CASTELLS 1999, S. 61) und der „ausgegrenzten Restwelt“ (SCHOLZ 2002, S. 8) andererseits sowie die Möglichkeiten zum Ausgleich dieses asymmetrischen Machtverhältnisses fordert.¹ SASSEN (1996, S. 56f.) spricht im Hinblick auf die Zwischenräume des *Global City*-Netzwerks, die im Zuge globaler Integrationsprozesse marginalisiert werden, von einem

„riesigen Bereich von Groß- und Kleinstädten sowie Dörfern, an dem die neue internationale Wachstumsdynamik völlig vorbeigeht. [...] Allem Anschein nach trug die Durchsetzung globaler Prozesse dazu bei, den Zusammenhang zwischen den einzelnen Städten wie auch zwischen den verschiedenen innerstädtischen Wirtschaftssektoren weiter zu zerreißen, so dass manche Städte und Wirtschaftssektoren in die globale Wirtschaft eingegliedert, andere dagegen ausgegrenzt werden.“

Dadurch komme es zu einem „neuen Typus der Ungleichheit“ (ebd., S. 57), der „weitgehend auf die Durchsetzung einer globalen Dynamik zurückgeht, sei es nun in Form der Internationalisierung von Produktion und Finanzgewerbe oder des Ausbaus des internationalen Tourismus“ (ebd.). COY (2000, S. 46) gibt die Zweiseitigkeit globaler Vernetzungsprozesse treffend durch die im Gegensatzpaar „Lokal verankert – weltweit vernetzt‘ oder ‚lokal entwurzelt – weltweit dominiert‘?“ formulierte Fragestellung wieder und sieht in ihrer verstärkten Berücksichtigung einen zentralen Auftrag für die geographische Entwicklungsforschung gegeben: „Bedeutet weltweite Vernetzung für die Länder der Dritten Welt nicht eigentlich Fortsetzung oder gar Verstärkung von Abhängigkeit und Fremdbestimmung?“

Betrachtet man das *World City*-Netzwerk nach TAYLOR (2000, S. 15) am konkreten Beispiel der beiden im URB-AL-Programm vernetzten Regionen Europa und Lateinamerika (s. Abb. 13), so wird deutlich, dass das lateinamerikanische Netzwerk der *Global Cities* so locker gestrickt ist, dass fast 90% der Bevölkerung der Region durch seine Maschen fallen. Unberücksichtigt bleibt dabei auch, dass es sich bei einer qualitativ-funktionalen Betrachtung der „*world city-ness*“ (ebd.) selbst bei den international bedeutendsten Wirtschaftszentren

¹ Im Grunde greift diese Fragestellung in neuen Zusammenhängen und unabhängig von einer fixen Nord-Süd-Konstellation die in den 70er Jahren in der Entwicklungsdebatte verstärkt diskutierte Frage nach der Dependenz (vgl. NOHLEN 2000, S. 171ff; NUSCHELER 1996, S. 167ff u. SENGHAAS 1976 u. 1977) wieder auf. Auch den polarisierungstheoretischen Überlegungen der raumwirtschaftlichen Forschung (vgl. MYRDAL 1974) müsste bei dieser Forschungsperspektive eine besondere Bedeutung zukommen.

Lateinamerikas, wie etwa im Falle São Paulos (vgl. KOHLHEPP 2003b, S. 32) oder Mexiko City's (vgl. PARNREITER 2000, S. 270ff.), in Bezug auf die Globalisierungsprozesse immer noch eher um abhängige bzw. „affected“ als um gestaltende bzw. „acting“ (SCHOLZ 2005) *Global Cities* handelt (vgl. hierzu auch WEHRHAHN 2004, S. 46). Relativierend muss darüber hinaus angemerkt werden, dass eine starke Positionierung im *Ranking* der *Global Cities* keineswegs gleichzusetzen ist mit einer hohen Attraktivität eines Standorts für privatwirtschaftliche Investitionen. So zeigt DELAUDAUD (2002, S. 296 u. 300f.) anhand der brasilianischen Städte, dass zwar 18 der 50 größten Unternehmen des Landes ihren Hauptsitz in São Paulo haben und nur eines in der gesamten Region des Nordostens. Gleich drei Städte (Recife, Salvador und Fortaleza) aus dem häufig als „Armenhaus“ Brasiliens bezeichneten Nordosten (vgl. KOHLHEPP 1994a, S. 74), die nicht einmal eine „minimal evidence of world city formation“ (TAYLOR 2000, S. 15) aufweisen, liegen jedoch im *Ranking* der attraktivsten Wirtschaftsstandorte Lateinamerikas noch vor der bereits mit ausgeprägten Agglomerationsnachteilen und einem „Deindustrialisierungsprozess“ (COY 2002, S. 18) konfrontierten *Beta-World City* São Paulo.

<i>World city-ness values</i>	<i>Europäische World Cities</i>	<i>Lateinamerikanische World Cities</i>
A. Alpha World Cities		
12:	<u>London</u> , <u>Paris</u>	
10:	<u>Frankfurt</u> , <u>Mailand</u>	
B. Beta World Cities		
9:	Zürich	
8:	<u>Brüssel</u> , <u>Madrid</u>	<u>Mexico City</u> , <u>São Paulo</u>
7:	Moskau	
C. Gamma World Cities		
6:	<u>Amsterdam</u> , <u>Düsseldorf</u> , Genf, Prag	<u>Caracas</u> , <u>Santiago</u>
5:	<u>Rom</u> , <u>Stockholm</u> , Warschau	
4:	<u>Barcelona</u> , <u>Berlin</u> , Budapest, <u>Kopenhagen</u> , <u>Hamburg</u> , <u>München</u>	<u>Buenos Aires</u>
D. Evidence of World City Formation		
Di <i>Relatively strong evidence</i>		
3:	<u>Athen</u> , <u>Dublin</u> , <u>Helsinki</u> , <u>Luxemburg</u> , <u>Lyon</u> , <u>Wien</u>	<u>Rio de Janeiro</u>
Dii <i>Some evidence</i>		
2:	<u>Birmingham</u> , Bratislava, Bukarest, <u>Köln</u> , Kiev, <u>Lisabon</u> , <u>Manchester</u> , Oslo, <u>Rotterdam</u> , <u>Stuttgart</u> , <u>Den Haag</u>	<u>Bogotá</u> , <u>Lima</u> , <u>Montevideo</u>
Diii <i>Minimal evidence</i>		
1:	<u>Antwerpen</u> , <u>Århus</u> , <u>Bologna</u> , <u>Dresden</u> , <u>Edinburgh</u> , <u>Genua</u> , <u>Glasgow</u> , <u>Göteborg</u> , <u>Leeds</u> , <u>Lille</u> , <u>Marseille</u> , <u>Turin</u> , <u>Utrecht</u>	<u>Brasilia</u> , <u>Tijuana</u>

Quelle: Eigene Zusammenstellung nach TAYLOR 2000, S. 15 u. <http://www.lboro.ac.uk/gawc/citylist.html>

Abb. 13: World Cities Europas und Lateinamerikas¹

¹ Die Städte der 33 URB-AL-Programmstaaten sind unterstrichen. TAYLOR (2000, S. 13ff.) stützt seine Aussagen über das *Ranking* von *World Cities* auf die Analyse der Verteilung der Niederlassungen von 69 transnationalen Unternehmen in 263 Städten. Ihre Zentralität ist daher gleichzusetzen mit der Konnektivität der Standorte innerhalb globaler Firmennetzwerke.

Vergleicht man die Gesamtheit aller europäischen und lateinamerikanischen Städte im Hinblick auf ihre akkumulierte Bedeutung im *World City*-Netzwerk (s. Abb. 13) und setzt diese in Relation zur Einwohnerzahl der beiden Regionen, so ergibt sich daraus eine Kennzahl, die hier als „*World City-Index*“ (WCI) bezeichnet werden soll. Dieser gibt im vorliegenden Fall ein stark asymmetrisches Verhältnis wieder:¹ Die europäischen Staaten weisen mit ihren Städten einen 4,8-mal höheren WCI (das heißt relativer Zentralitätsgrad im *World City Network*) und damit auch eine fast fünfmal höhere Wettbewerbsfähigkeit im globalen Standortwettbewerb um transnationale Investitionen auf als die lateinamerikanische Vergleichsregion.²

Es sollte das Anliegen transnationaler Städtenetzwerkkooperation sein, wettbewerbsfähige und untereinander bereits in hohem Maße integrierte Zentren des *World City*-Netzwerks mit bisher durch das Raster fallenden Standorten weniger entwickelter Staaten und Regionen zu vernetzen, um letzteren durch wechselseitige Austauschprozesse entwicklungsrelevantes Know-how und Entwicklungsimpulse zu übermitteln. Das Ziel sollte dabei die möglichst entwicklungsförderliche Eingliederung weniger wettbewerbsfähiger Orte in regionale und gegebenenfalls globale Wirtschaftsnetzwerke sowie ihre Dynamisierung als regionale Entwicklungspole mit ausgleichenden „*spread effects*“ (MYRDAL 1974, S. 38ff.) für das jeweilige Umland sein.

¹ Auf der Grundlage der Daten von TAYLOR (2000) und Bevölkerungszahlen von 2005 (DSW 2005) wurde ein durchschnittlicher „*World City-Index*“ für die Staaten der beiden Regionen errechnet, die an den URB-AL-Städtenetzwerken beteiligt sind (EU-15 u. LA-18). Dabei wurde für jede Region die Anzahl der *World Cities* mit ihrem jeweiligen *Ranking*-Wert von 1 bis 12 multipliziert. Die Gesamtsumme der Werte beider Regionen (EU: 147 u. Lateinamerika: 43) wurde schließlich durch die Gesamtbevölkerung (EU-15: 386,4 Mio. u. LA-18: 529,4 Mio.) dividiert, woraus sich eine hier als „*World City-Index*“ bezeichnete Maßzahl ergibt. Diese ist gleichzusetzen mit der Kapazität der jeweiligen Staaten bzw. Regionen in Relation zu ihrer Einwohnerzahl, *World Cities* hervorzubringen, das heißt, Investitionen transnationaler Unternehmen in Form von Firmenniederlassungen anzuziehen (EU-15: 0,38 und damit 4,8-mal höher als der Wert für LA-18: 0,08).

² Interessanterweise stimmt diese Diskrepanz weitgehend überein mit den Unterschieden in der Internet-Nutzerrate der Bevölkerung beider Regionen (s. Abb. 36), die als grundlegender Indikator für den transnationalen Vernetzungsgrad von Gesellschaften und damit auch als Voraussetzung für die Herausbildung von *World Cities* betrachtet werden kann: Der gewichtete Durchschnitt der EU-15 liegt mit 38,6% bei diesem Indikator 4,3-mal höher (WCI 4,8-mal höher) als der Vergleichswert für LA-18 mit 9% (vgl. UNDP 2004a, S. 180ff u. 2005, S. 262ff.). Die zwischen Europa und Lateinamerika festgestellten Asymmetrien hinsichtlich des WCI nehmen sich noch weit drastischer gegenüber Afrika aus: Hier weisen die europäischen Staaten (EU-15) einen 115-mal höheren und die lateinamerikanischen (LA-18) einen immer noch 24-mal höheren WCI auf als der afrikanische Kontinent. Mit nur zwei *World Cities* (Kairo und Kapstadt) fallen ca. 99% der Bevölkerung Afrikas durch die Maschen des *World City*-Netzwerks nach TAYLOR (2000).

3.3 Global Policy Networks: Hoffnung auf eine ausgleichende Global Governance?

Auch die seit Beginn der 90er Jahre intensiv geführte politikwissenschaftliche Debatte über „*Global Public Policy Networks*“ (BENNER et al. 2001) sowie über „politische Herrschaft in nicht-hierarchischen Mehrebenensystemen“ (NEYER 2002), bzw. über das „Regieren in transnationalen Politiknetzwerken“ (NÖLKE 2000) erbringt einen wichtigen konzeptionellen Beitrag zur Erforschung der Netzwerkkoooperation als modellhaftem Instrument der Entwicklungszusammenarbeit und zum vertieften Verständnis transnationaler Städtenetzwerke für interkommunale Kooperation als Sonderform von Politiknetzwerken (vgl. BEHRINGER 2004). Die sich auf internationaler Ebene seit einigen Jahren immer zahlreicher herausbildenden „*Global Public Policy Networks*“ definieren BENNER & REINICKE (1999, S. 25) hinsichtlich ihrer Struktur und Funktion folgendermaßen:

„Globale Politiknetzwerke bringen in dynamischer, nichthierarchischer Form die von grenzüberschreitenden Problemen betroffenen Akteure zusammen, um auf der Basis von Interessen- und Wissensdifferenzen in einem ergebnisoffenen Prozess nach tragfähigen Regelungsformen zu suchen. Idealerweise sind globale Politiknetzwerke trisektoral, d.h. sie bilden Brücken zwischen dem öffentlichen Sektor, der Zivilgesellschaft und Unternehmen – bisweilen unter Mithilfe internationaler Organisationen.“

Um der enormen Komplexität der im Zeitalter der Globalisierung sich abzeichnenden wirtschaftlichen sowie politischen Strukturen und Prozesse angemessen begegnen zu können, formieren sich unternehmerische und auch zivilgesellschaftliche Akteure in einem immer dichter werdenden Geflecht transnationaler Netzwerke – teilweise um sich der staatlichen Steuerung zu entziehen, aber auch um wirksam Einfluss auf das vormals ausschließlich von zwischenstaatlichen Beziehungen geprägte Feld internationaler politischer Steuerungsprozesse nehmen zu können (vgl. BENNER et al. 2001, S. 359; CASTELLS 2001, S. 427f. u. 435; HIRSCH-KREINSEN 2002, S. 107 u. SASSEN 2001, S. 22f.).

Staatliche Institutionen sind angesichts der Komplexitätszunahme (vor allem internationaler) politischer Entscheidungen ohne den Informationsinput zivilgesellschaftlicher Akteure überfordert (vgl. BENNER et al. 2001, S. 360). Um ihre Handlungsfähigkeit in einer globalen Arena transnational vernetzter Akteure und Prozesse zu wahren, bilden sie immer häufiger so genannte *Policy*-Netzwerke, in denen je nach Zielsetzung neben supranationalen Organisationen sowie staatlichen Institutionen von der lokalen bis zur nationalen Ebene auch unabhängige wirtschaftliche und sonstige zivilgesellschaftliche Organisationen in (tendenziell) hierarchielosen Netzwerkstrukturen lose miteinander verbunden sind (vgl. BENNER & REINICKE 1999, S. 28). Diese Anpassungsstrategie des Staates an die neuen Herausforderungen, die die „Netzwerkgesellschaft“ (MESSNER 1995) mit sich bringt, geht so weit, dass CASTELLS (2002, S. 552) bereits von der Transformation des territorialen Nationalstaats in den „*network-state*“ spricht. In diesem stellen „*local governments*“ mit dem seines Erachtens im Vergleich zu allen anderen Regierungsebenen noch höchsten Grad politischer Legitimation „*a node in the chain of institutional representation*“ (ebd.) dar. MESSNER & NUSCHELER (1996, S. 6) un-

terstreichend die Bedeutung der lokalen und regionalen Ebene im globalen politischen Mehrebenenensystem auch unter fachpolitischen Aspekten: „Die Delegation von Steuerungspotenzialen von der nationalen auf die regionale und kommunale Ebene verbreitert den Pool leistungsfähiger Akteure, entlastet den Zentralstaat und ermöglicht akteursnahe Entscheidungen.“

Mit dem Aufkommen des „*network state*“ ist die „geographische Dimension des Regierens“ (BENNER et al. 2001, S. 359) einem grundlegenden Wandel unterworfen. Im Umbruch befindet sich allerdings auch die Akteurskonstellation transnationalen Regierens: Durch die Vielzahl neuer und nicht demokratisch legitimierter zivilgesellschaftlicher und unternehmerischer Akteure, die nur teilweise im Rahmen institutionalisierter Politiknetzwerke, oft aber auch auf informelle Weise äußerst wirkungsvoll Einfluss auf politische Willensbildungsprozesse nehmen, ergibt sich eine neue Unübersichtlichkeit, die auch Gefahren für eine demokratisch ausgewogene Interessenvertretung birgt. Generell werden mit der Etablierung von Politiknetzwerken große Hoffnungen in die Rückgewinnung demokratischer Steuerungsmöglichkeiten gegenüber den immer rasanter ablaufenden Globalisierungsprozessen verbunden. Zahlreiche Autoren sehen die „Intensivierung der internationalen Kooperation als einzige Möglichkeit, um die Kongruenz politischer und wirtschaftlicher Räume wiederherzustellen“ (DINGWERTH 2003, S. 74). Sie erwarten von den *Global Public Policy Networks* einen fundamentalen Beitrag zum Aufbau einer *Global Governance*-Architektur, die es ermöglichen soll, weltweit wirkende ökologische, ökonomische und soziale Probleme effizienter zu lösen (BENNER & REINICKE 1999, S. 28):

„Globale Politiknetzwerke halten politisch Schritt mit den grenzüberschreitenden Kommunikations-, Produktions- und Dienstleistungsnetzwerken, die bislang keine Entsprechung im politischen Bereich gefunden haben. Sie sind Formen eines ‚governing without government‘, nicht jedoch eines ‚governing without governments‘.“

Des Weiteren erhofft man sich auf internationaler Ebene die „Konstitution von Gemeinschaft und Solidarität“ (SCHMALZ-BRUNS 1999, S. 189), insoweit eine „diskursive Struktur der Meinungs- und Willensbildung“ (DINGWERTH 2003, S. 81) im Sinne einer „deliberativen Demokratie“ praktizierte Grundlage der Entscheidungsprozesse in transnationalen Politiknetzwerken ist (vgl. hierzu auch BRAUN 2004, S. 158). Auch BENNER et al. (2001, S. 362f.) sehen in der Herausbildung globaler Politiknetzwerke vor allem seit Anfang bis Mitte der 90er Jahre ein wichtiges Potenzial für die Etablierung angemessener *Global Governance*-Strukturen:

„Wenn wir die positiven Effekte der Globalisierung in Zukunft nutzen wollen, sind ergebnisoffene, innovative Ansätze, welche die transnationalen und lokalen zivilgesellschaftlichen und wirtschaftlichen Akteure einbeziehen und so den Anforderungen des permanenten gegenseitigen Lernens gerecht werden können, gefragt. Ein Regieren, welches den Ansprüchen der Globalisierung gerecht werden will, wird zunehmend vernetztes Regieren sein (*networked governance*).“

Im Rahmen des durch die UNO in Auftrag gegebenen „*Global Public Policy Project*“ differenzierten BENNER et al. (2001, S. 364ff.) fünf Typen globaler Politiknetzwerke nach ihren grundlegenden Funktionen:

1. **Verhandlung globaler Standards** (internationale Harmonisierung komplexer Regelungsbereiche mit hohem Konfliktpotenzial; z.B. Standards für Staudammprojekte);
2. **Sammeln und Verbreiten von Wissen** (Austausch von Erfahrungen, Erzeugung und Verbreitung von Wissen in bestimmten Sachbereichen; z.B. URB-AL-Städtenetzwerke);
3. **Korrektur von Marktversagen** (Gewährleistung „öffentlicher Güter“ zum Nutzen der Gemeinschaft; z.B. im Bereich Mikrokreditwesen);
4. **Implementierung intergouvernementaler Verträge** (aktive Ausgestaltung und praktische Implementierung internationaler Abkommen; z.B. ICLEI-Initiative „Cities for Climate Protection“ zur freiwilligen Umsetzung des Kyoto-Protokolls auf kommunaler Ebene);¹
5. **Verbesserung globaler Politikmechanismen und -prozesse** (Schaffung neuer Partizipationsmöglichkeiten in der globalen Politikarena und damit auch einer Vertrauensbasis, die eine allgemeine Akzeptanz der ausgehandelten Ergebnisse begünstigt).²

Das im Rahmen der vorliegenden Arbeit zu untersuchende europäisch-lateinamerikanische Städtenetzwerk URB-AL kann nach dem Klassifikationsschema von BENNER et al. unterschiedlichen Funktionen zugeordnet werden: In erster Linie zielen die **URB-AL-Städtenetzwerke** darauf ab, Know-how zu stadtrelevanten Themen zu sammeln, aber auch neu zu produzieren und zu verbreiten (**Funktion 2**). An zweiter Stelle rangiert die Zielsetzung, die durch die **Funktion 5** ausgedrückt wird: Durch die transnationale Zusammenarbeit zwischen Stadt- und Regionalverwaltungen, Unternehmen, Forschungseinrichtungen und NGOs gilt es, Politikmechanismen und -prozesse auf lokaler (Kommunalpolitik) und auch internationaler Ebene (Entwicklungspolitik) zu verbessern. Lokal wird die Stärkung der Verwaltungen und die Förderung ihrer Zusammenarbeit mit zivilgesellschaftlichen Akteuren angestrebt. International soll die klassische unilaterale Entwicklungszusammenarbeit durch die horizontale Vernetzung zahlreicher lokaler Akteure bereichert werden und zu einem möglichst flächendeckenden und multidirektionalen sowie auf Gegenseitigkeit und Gleichberechtigung beruhenden Wissensaustausch führen. Indirekt wird das URB-AL-Programm aber auch der **Funktion 4** von Policy-Netzwerken gerecht, indem es einen Beitrag der EU zur Umsetzung der in Artikel 28 des intergouvernementalen Vertrags der Agenda 21 geforderten Maßnahmen darstellt: „Vertreter von Verbänden der Kommunen werden aufgefordert, den Austausch von Informationen und Erfahrungen und die gegenseitige technische Hilfe zwischen den Kommunen zu intensivieren“ (vgl. BMU 1992, S. 231). Schließlich erfüllen die URB-AL-Städtenetzwerke auch die **Funktion 3**: Sie korrigieren Marktversagen, indem sie in Bereichen wie Armutsbekämpfung, Stadtplanung, Umweltschutz etc. Lösungsstrategien erarbeiten, die aufgrund ihrer Allgemeinwohlorientierung nicht durch Marktmechanismen allein hervorgerufen werden könnten.

¹ BRUNNENGRÄBER & WALK (1997, S. 70) sprechen in diesem Zusammenhang von der „Verräumlichung der Politik“ zur Umsetzung internationaler Vereinbarungen durch die Einbeziehung von Akteuren im lokalen und regionalen Kontext.

² Diese Aufgabe kann querschnittartig auch für die vier ersten, eher sektoralen Funktionstypen gelten.

3.4 Polarisierende versus ausgleichende Vernetzung

Das von BENNER et al. entwickelte Klassifikationsschema für *Global Policy Networks* stützt sich insbesondere auf inhaltlich-funktionale Kriterien. Um eine systematische Antwort auf die Demokratiefrage zu geben, die den *Global Governance*-Diskurs generell spaltet, muss neben den fachlichen Funktionen eine weitere Dimension in den Analyserahmen mit einbezogen werden, die von grundlegender Bedeutung für das Verständnis der Struktur sowie der Entstehungs-, Funktions- und Wirkungsweise von Policy-Netzwerken ist: Es ist dies die Frage nach der Natur der Interessen, die mit dem jeweiligen Arbeitsbereich eines Netzwerks verbunden sind. Neben einer Klassifizierung nach Funktionen sollte eine querschnittsorientierte Kategorisierung der **dominierenden Interessenlage** vorgenommen werden, die Akteure dazu bewegt, sich in Netzwerkstrukturen zu integrieren. Denn wie CASTELLS (2001, S. 432) feststellt, sind Netzwerke als Organisationsform an sich „wertfrei und neutral“.¹ Sie können, wie BRAND et al. (2000, S. 132) bemerken, „nicht per se schon deshalb positiv bewertet werden, weil in ihnen Kooperation stattfindet.“ MOULAERT & CABARET (2006, S. 62) kritisieren ebenfalls den in den Wirtschafts- und Sozialwissenschaften üblichen „*approach of the network metaphor ‘as good’ and the hierarchy as ‘bad’*“, denn Netzwerke können auch die Form der „organisierten Unverantwortlichkeit“ (Beck 1988) annehmen, wenn nur partikulare Interessen zur Geltung gelangen. Was ihre Funktionslogik letztendlich bestimmt, ist die „Programmierung“ (CASTELLS 2001, S. 438), welche die Akteure beim Aufbau des Netzwerks als leitbildartigen Handlungsauftrag selbst bestimmen. Sie determiniert die gesamte weitere Funktions- und Arbeitsweise sowie die zu erwartenden Outputs – und damit indirekt auch ihre raumstrukturierende Wirkung.

Hinsichtlich der Vernetzungsmotivation von Akteuren sowie deren „Handlungslogik“ (MAYNTZ 1993, S. 45) in Netzwerken lassen sich nach dem **interessenbezogenen Klassifikationsschema der Netzwerkkoooperation** (vgl. ROTHFUSS 2005, S. 242ff.) zwei verschiedene Ausprägungen der grundlegenden Programmierungslogik differenzieren. Das Klassifikationsschema kann auf die verschiedensten Netzwerktypen (raumwirtschaftliche, soziale, politische, zivilgesellschaftliche Netzwerke etc.) angewendet werden, soll hier aber zunächst beispielhaft anhand des Untersuchungsgegenstands der *Policy*-Netzwerke erläutert werden:

1. **Verfolgung harter Wettbewerbsinteressen (Eigennutzprinzip als Netzwerk-Programmierung)**: Bearbeitet ein *Policy*-Netzwerk ein Themenfeld, in dem es um die Regulierung eines wirtschaftlichen oder herrschaftsbezogenen Interessenbereichs geht, so werden die betroffenen Akteure aus eigenem Antrieb versuchen, in das Netzwerk integriert zu werden und sich innerhalb der Struktur möglichst große Einflussnahmemöglichkeiten zu sichern. Der Wettbewerb um den Zugang zu diesem Netzwerktyp und innerhalb desselben um die Erlangung einer einflussreicheren Position vollzieht sich nach Marktmechanismen und führt somit zur selektiven Integration der stärksten Akteure und damit zum „kumulativen

¹ Netzwerke als flexible und gleichzeitig effiziente Organisationsform können grundsätzlich für die Erreichung jeglicher Ziele eingesetzt werden: Gemeinnützige Hilfsorganisationen bedienen sich ihrer ebenso wie international agierende Terrororganisationen oder Nachrichtendienste.

Wachstum“ (CASTELLS 2001, S. 434) der Inkludierten, aber ebenso auch zum „kumulativen Niedergang“ (ebd.) der Exkludierten („*integration of the fittest*“; ROTHFUSS 2006a, S. 160). Da hier das Eigeninteresse der Netzwerkmitglieder im Vordergrund steht und Formen der Netzwerkkooperation vor allem deshalb gesucht werden, weil sie eine Beeinflussung staatlicher Steuerung ermöglichen, wird diese Kategorie von *Policy*-Netzwerken grundsätzlich anfälliger sein für Probleme wie z.B. die Exklusion schwächerer Interessengruppen bzw. der durch sie repräsentierten Räume, intransparente und undemokratische Entscheidungsfindungsprozesse mit mangelnden Kontrollmechanismen sowie die weitere Polarisierung bereits bestehender Macht- und damit auch Raumstrukturen (vgl. Brand et al. 2000, S. 131f.; BRUNNENGRÄBER et al. 2000, S. 245ff; MAGGI et al. 2002, S. 3 u. NÖLKE 2000, S. 343ff.). Die differenzierte Betrachtung dieser Netzwerkategorie erklärt, weshalb Netzwerkkooperation nicht automatisch auch Hierarchielosigkeit, Inklusion, Transparenz, Demokratie und grundsätzlich bessere Ergebnisse bedeutet, wie dies *Policy*-Netzwerken oft pauschalisierend zugeschrieben wird.

2. **Verfolgung weicher Kooperationsinteressen („Fürsorgeprinzip“ als Netzwerk-Programmierung):** Zielt ein *Policy*-Netzwerk auf der Grundlage verantwortungsethischer Gesichtspunkte (vgl. GÖHNER 1993 u. KLUXEN 1993) und Empathie¹ im „Geist der Kooperation und Solidarität“ (PETRELLA 1997, S. 299) in erster Linie auf das *pooling* und die gemeinsame Nutzung personeller, wissensbezogener und organisatorischer Ressourcen – also nicht auf die kompetitive Steuerung knapper wirtschaftlicher oder herrschaftsbezogener Ressourcen und Einflussnahmemöglichkeiten –, dann tendiert die Netzwerkstruktur prinzipiell zu demokratischen, dezentralen und transparenten Entscheidungsmustern, zur Integration und Förderung schwächerer Akteure bzw. Räume und zur Verfolgung langfristiger, gemeinwohlorientierter Entwicklungsziele. Typische Probleme, die diese Form der Netzwerkkooperation begleiten, sind die Knappheit der (Finanz- und Macht-) Ressourcen, die durch die Mitglieder und Unterstützer eingebracht werden, die Schwierigkeit, eine langfristige eigendynamische Kontinuität der Kooperationsstrukturen sicherzustellen, die begrenzte Teilnahme bzw. das geringere Engagement einflussreicher wirtschaftlicher und politischer Akteure und daraus hervorgehend die limitierte direkte Einflussnahmemöglichkeit von Netzwerken dieses Typs auf richtungweisende Entscheidungen in politischen und wirtschaftlichen Schlüsselbereichen.

Das „interessenbezogene Klassifikationsschema der Netzwerkkooperation“ beruht auf der Annahme, dass sowohl bei der Formierung von Macht- als auch von Raumstrukturen nicht abstrakte Mechanismen, sondern personale Akteure mit spezifischen Interessen ausschlaggebend sind. Das hier eingeführte „*Eigennutzprinzip*“ bzw. „*Fürsorgeprinzip*“ als Unterscheidungskategorie der treibenden und strukturierenden Kräfte kann im Sinne einer „Programmierung“ – hier definiert als die regelhafte Ausrichtung von Entscheidungen an den jeweils bestimmenden Interessen und Werten – das Handeln einzelner Individuen, einzelner Institutionen und auch netzwerkartiger Zusammenschlüsse von Individuen oder Institutionen determi-

¹ Empathie wird hier im Sinne der Friedensforschung verstanden als „Einfühlungsvermögen bzw. einführendes Verstehen und damit zusammenhängendes Verantwortungsgefühl bzw. davon abgeleitetes Handeln“ (SENGHAAS 1992, S. 69).

nieren. Ist das Handeln der Akteure vom „Eigennutzprinzip“ (z.B. Macht- und/oder Gewinnmaximierung) bestimmt, so wird die Folgewirkung für Macht- und/oder Raumstrukturen die selektiv polarisierende Konzentration von Einfluss und Wohlstand für die wettbewerbs- und durchsetzungsfähigen Bereiche und die daraus resultierende selektiv marginalisierende Exklusion für die übrigen Bereiche sein. Wird diese Programmierungslogik nicht revidiert, so besteht aus raumwirtschaftlicher Perspektive auch kein Anlass, vom automatischen Aufkommen ausgleichender Umkehreffekte auszugehen, wie dies RICHARDSONS (1980) „*Polarization-Reversal-Hypothese*“ postuliert. Gewisse räumliche Dekonzentrationseffekte werden allenfalls aufkommen, wenn wirtschaftsstrategisch weniger bedeutsame Funktionen, etwa im Bereich der standardisierten Massenproduktion, an periphere Standorte verlagert werden, um – mit dem Ziel der Gewinnmaximierung und der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit – jene Agglomerationsnachteile auszugleichen, die für *diese* Wirtschaftsbereiche in den bisherigen Zentren entstanden sind.¹ Wie bereits in Kapitel 3.2 anhand der „*Acting*“ und „*Affected Global Cities*“ (SCHOLZ 2002) gezeigt wurde, ist diese asymmetrische Integration peripherer Standorte in globale Netzwerke nicht unbedingt im Sinne eines Ausgleichens, sondern eher des Abhängigmachens zu verstehen.²

Festzuhalten bleibt demnach, dass die „*Geisteshaltung*“ (HOLZNER 1994, S. 51) im Sinne der verfolgten *Interessen und* der zugrunde liegenden *Werte des handelnden Individuums* das Handeln von Institutionen sowie von Netzwerken von Institutionen und damit auch die Ausprägung von Macht- und Raumstrukturen bestimmt. Während die Programmierungslogik des „Eigennutzprinzips“ Polarisierung einerseits und Marginalisierung andererseits, also Fragmentierung hervorbringt, können Systeme nur unter der empathiegesteuerten Programmierungslogik des „Fürsorgeprinzips“ eine ausgleichende Wirkung entfalten und damit auch die sich seit Jahrzehnten weltweit verstärkenden räumlichen und sozialen Segregationseffekte (vgl. FERREIRA & WALTON 2005) umkehren.

Sowohl im Hinblick auf die Formierung von Macht- als auch von Raumstrukturen gibt es jedoch einen weiteren grundlegenden Faktor, der für die Ausprägung von Polarisierungstendenzen ausschlaggebend ist: Die *Komplexität* politischer, wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Zusammenhänge. Je komplexer sich diese gestalten, desto größer wird der Bedarf an der Massierung von Steuerungskompetenz, sei es durch Vernetzung (z.B. *Policy*-Netzwerke) oder durch die Vergrößerung der Steuerungseinheiten (z.B. durch die Bildung der Europäischen Union, die in hochkomplexen und interdependenten Bereichen vormals nationale Aufgaben für eine Vielzahl von Staaten übernimmt). Auch wenn sich der Faktor „Komplexität“ zum Faktor „Programmierung“ tendenziell wie Saatbeet zu Saatgut verhält – also der Einzelne

¹ Der wirtschaftsstrategisch bedeutsame gehobene Dienstleistungsbereich etwa ist im Gegensatz zum einfachen Produktionsbereich sehr stark abhängig von den Vorteilen möglichst großer Agglomerationen: „*services increasingly concentrate into relatively few trading cities*“ (HALL 2002, S. 112). Dies erklärt auch die „*steadily increasing importance of cities at the very top of the hierarchy, the so-called world cities*“ (ebd., S. 111).

² Diese negativen Effekte zeigen sich jedoch keineswegs automatisch, sondern hängen auch wieder von der „Programmierung“ ab: Wenn ein Konzern bei der Produktionsstättenverlagerung verantwortungsethische Gesichtspunkte berücksichtigt („Fürsorgeprinzip“) und am bisher marginalisierten Standort in die Ausbildung neuer Mitarbeiter investiert, angemessene Gehälter bezahlt, die Umwelt- und Sozialauflagen (über-)erfüllt etc., können auch „*spread effects*“ (MYRDAL 1974, S. 38ff.) zugunsten der Entwicklung des jeweiligen Umlands entstehen.

wohl über seine Interessenausrichtung und Wertorientierung entscheiden kann, aber kaum Einfluss auf die Komplexität der ihn umgebenden Strukturen nehmen kann –, so ist Komplexität selbst im Zeitalter der Globalisierung keineswegs ein Naturgesetz. In vielen Bereichen bestehen Entscheidungsalternativen zwischen komplexen und einfachen Lösungen, die polarisierende oder ausgleichende Wirkungen auf Macht- und Raumstrukturen entfalten können.

Als *praktisches Beispiel* soll hier zur Verdeutlichung der *Energiesektor* herangezogen werden: Nach dem aktuellen Stand der Forschung und Technologieentwicklung kann die Energieversorgung in modernen, energieeffizient wirtschaftenden Gesellschaften entweder zentral auf der Grundlage fossiler Energieträger oder auch vollständig dezentral mittels regenerativer Energiequellen bewerkstelligt werden (vgl. ALT 2000 u. SCHEER 1995 u. 2002). Die Versorgung mit fossilen Energien erfordert hochkomplexe, global verflochtene und damit potentiell störanfällige Produktions- und Vertriebsnetze sowie die Verfügbarkeit enorm kapitalintensiver Technologien. Der zur Kontrolle der komplexen Systeme notwendige, hohe Zentralisierungsgrad bringt eine starke Polarisierung der Wertschöpfungs-, Raum- und Machtstrukturen mit sich. Regenerative Energien hingegen lassen sich aufgrund der geringeren Komplexität der verknüpften Teilsysteme, die die kleinräumig zu bewältigende Wertschöpfungskette vom Primärenergieträger bis zur dezentral gewonnenen Nutzenergie ausmachen, dezentral gewinnen und kontrollieren. Dadurch könnte das endogene Potenzial der ländlichen Räume (vgl. KAPPEL 2001) als den marginalisierten Zwischenräumen der globalen Wirtschaftsnetzwerke um die zunehmend transnational vernetzten urbanen Zentren herum in einer neuen „*urban-rural partnership*“ (EU-KOMMISSION 1999, S. 25) in Wert gesetzt und neue Entwicklungsperspektiven für bisherige „Entleerungsgebiete“ (SCHMIDT 1966, S. 176) geschaffen werden (vgl. hierzu auch WEIZSÄCKER 1994, S. 188ff.). Analog zum wirtschaftlichen Bedeutungszuwachs des Sektors der erneuerbaren Energien ist jedoch zu erwarten, dass die zentralisierte Energiewirtschaft aus Gewinninteresse und dem Streben nach Marktdominanz nach dem „Eigennutzprinzip“ handeln und versuchen wird, verstärkt auch erneuerbare Energieträger in komplexen und global verflochtenen Systemen zu vermarkten und somit die Steuerungsmacht über den aufstrebenden Wirtschaftsbereich – und die in diesem Zusammenhang entstehenden Raumstrukturen – zu polarisieren.¹ Will der Staat Ziele des räumlichen und sozialen Ausgleichs verfolgen, so sollte er hier nach dem „raumwirtschaftlichen Subsidiaritätsprinzip“ handeln und die Erzeugung regenerativer Energien nur auf kleinräumiger Ebene und in dezentralen Unternehmensstrukturen fördern.

Anwendung des interessenbezogenen Klassifikationsschemas

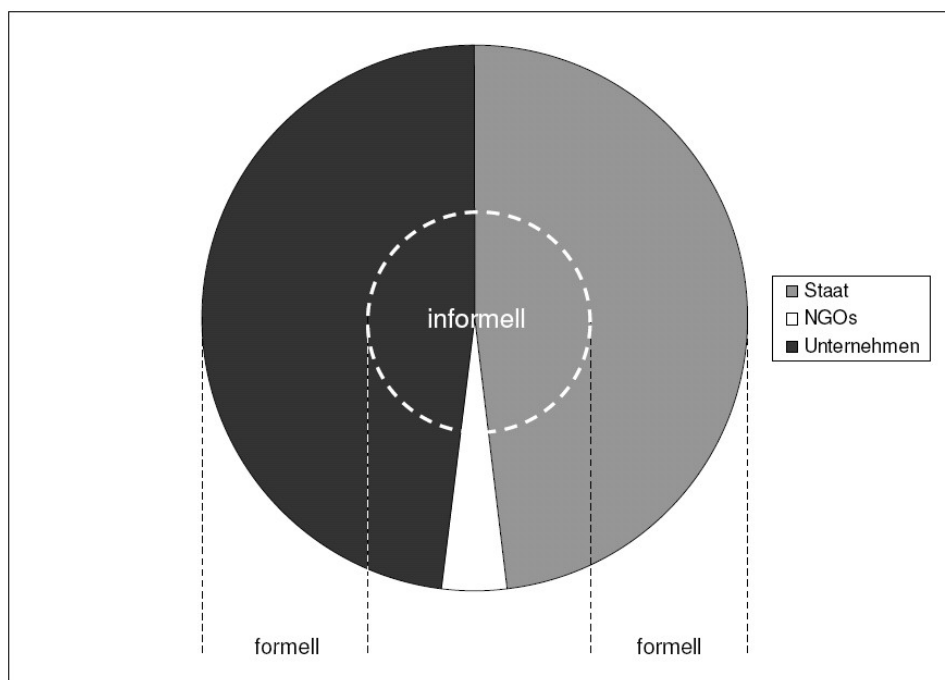
Die kombinierte Anwendung des funktionalen Klassifikationsschemas nach BENNER et al. (2001) mit dem interessenbezogenen nach ROTHFUSS (2005) ergibt keine zusätzlichen Erkenntnisse, da ersteres nur den Bereich der globalen *Public Policy*-Netzwerke berücksichtigt,

¹ So bauen etwa im alternativen Kraftstoffbereich die Mineralölkonzerne bereits erste Lieferantennetze in Südostasien auf, wo großflächig Regenwälder zerstört werden, um in riesigen Monokulturen die besonders ertragreiche afrikanische Ölpalme für die Biodieselproduktion in Europa anzubauen (nähere Informationen hierzu siehe: <http://www.regenwald.org>). Damit sind dezentrale und ökologisch stärker angepasste Lösungen, die dem ländlichen Raum in Europa zugute kämen, nicht mehr wettbewerbsfähig.

die sich überwiegend weichen Kooperationsinteressen widmen. Damit decken BENNER et al. nur den Politikbereich der „*soft issues*“ ab, in denen Entscheidungen aufgrund ihrer geringen Brisanz für die zentralen wirtschaftlichen Interessen einflussreicher globaler Akteure in relativ transparenten und demokratischen Netzwerkstrukturen auf weitgehend formellem, transparentem und demokratischem Wege ausgehandelt werden (vgl. hierzu auch MAGGI & MESSNER 2002, S. 26). Den Kern wirtschaftlicher Interessen tangierende Entscheidungen werden in der politischen Arena jedoch von der globalen bis zur kommunalen Ebene nach dem „Eigennutzprinzip“ immer auch zu einem fallspezifisch variablen Anteil im Rahmen informeller korporatistischer Netzwerkstrukturen zumindest weichenstellend vorbereitet, selbst wenn sie letztendlich im Rahmen formeller Entscheidungsmechanismen, den erforderlichen Formalkriterien entsprechend, vollzogen werden (vgl. hierzu auch BRAND et al. 2000, S. 132). MESSNER (1997, S. 40) zufolge stimmen die Forschungsarbeiten über Politiknetzwerke im Hinblick auf die zunehmende Bedeutung der Informalisierung von Politik überein:

„Politische Entscheidungsstrukturen sind zunehmend gekennzeichnet durch die Dominanz informeller, dezentraler und horizontaler interorganisatorischer Beziehungen.“

Neben staatlichen Instanzen und privatwirtschaftlichen Akteuren gelingt es zunehmend auch NGOs, sowohl in der formellen als auch in der informellen Sphäre – also dem nicht über die Medien öffentlich wahrnehmbaren Kern politischer Entscheidungsfindungsprozesse – Einfluss auszuüben. Diese Zusammenhänge werden durch Abb. 14 veranschaulicht.



Entwurf: Rothfuß 2006

Abb. 14: Formelle und informelle Elemente politischer Entscheidungsprozesse

Im Folgenden soll die Anwendbarkeit des „interessenbezogenen Klassifikationsschemas der Netzwerkkooperation“ an Fallbeispielen aus unterschiedlichen Bereichen überprüft werden, in denen Netzwerke das dominierende Strukturmerkmal darstellen bzw. als Steuerungsform eine

zentrale Rolle spielen: Transnationale Lobbyverbände, die URB-AL-Städtenetzwerke, das *Global City Network*, globale Produktionsnetzwerke und Vermarktungsnetzwerke des fairen Handels.

Als Beispiele informeller Machtausübung durch einflussreiche, in Netzwerkstrukturen organisierte **transnationale Lobbyverbände**, die sich darauf spezialisiert haben, in der informellen Sphäre politischer Entscheidungsfindungsprozesse im Auftrag von Unternehmerinteressen zu agieren, nennen BRAND et al. (2000, S. 132ff.) erstens den in Brüssel ansässigen „*European Round Table of Industrialists – ERT*“, in dem 45 Vorstandsvorsitzende nahezu aller großen europäischen Konzerne vertreten sind und der selbstformulierte detaillierte Gesetzesentwürfe häufig unverändert durch die Entscheidungsgremien der EU-Kommission bringt sowie zweitens die „*Global Climate Coalition – GCC*“, die zumindest in den USA jahrelang erfolgreich gegen die Durchsetzung des Kyoto-Protokolls vorging. GRASBERGER & KOTTEDER (2003, S. 45) führen mit der „*International Commission on Non-Ionising Radiation Protection – ICNIRP*“ ein Netzwerk von 15 Wissenschaftler an, das als eingetragener Verein sogar quasi-staatliche Aufgaben übernimmt: Von der Weltgesundheitsorganisation WHO und der EU-Kommission offiziell anerkannt, schlägt der Verein Grenzwerte für Mobilfunkstrahlung vor, die nahezu weltweit von nationalen Regulierungsbehörden umgesetzt werden und nach Meinung unabhängiger Experten eher die wirtschaftlichen Interessen der Telekommunikationsbranche als das Anliegen der Volksgesundheit zur Grundlage haben. Diese beispielhaft angeführten, von transnationalen Unternehmensnetzwerken unterhaltenen korporatistischen Strukturen können ebenfalls als *Policy-Netzwerke* angesehen werden, da ihre *raison d'être* die möglichst intensive Interaktion und Verzahnung mit entscheidungsrelevanten staatlichen Institutionen sowie die Beeinflussung sie betreffender politischer Entscheidungen ist. Ihre der grundlegenden Programmierung folgende Handlungslogik lässt sich jedoch nur begreifen, wenn man ihre Einordnung nach dem „interessenbezogenen Klassifikationsschema der Netzwerkkooperation“ vollzieht: Sie tragen das gemeinsame Merkmal, dass sie „harte Wettbewerbsinteressen“ ihrer Mitglieder nach dem „Eigennutzprinzip“ verfolgen.

Die **URB-AL-Städtenetzwerke** hingegen lassen sich aufgrund ihrer auf Ausgleich ausgerichteten entwicklungspolitischen Zielsetzung als transnationale Netzwerke für kommunale Entwicklungszusammenarbeit der Kategorie 2 „Verfolgung weicher Kooperationsinteressen“ zuordnen.¹ Der eigene Nutzen der am Programm beteiligten Kommunalverwaltungen, Forschungseinrichtungen, Unternehmen und NGOs wird zwar bei der aktiven Teilnahme an den Netzwerkaktivitäten auch ins Kalkül gezogen. Es dominiert jedoch grundsätzlich das gemeinwohlorientierte Interesse an der Erarbeitung innovativer Lösungsstrategien in Fragen nachhaltiger Stadtentwicklung, die nicht nur allen direkt beteiligten Partnern, sondern auch außerhalb des Netzwerks stehenden Akteuren zur Verfügung gestellt werden. Die Steuerungs-

¹ Aufseiten der EU-Kommission ist als Motivationshintergrund für die Einrichtung des URB-AL-Programms auch eine Komponente „harter Wettbewerbsinteressen“ anzunehmen: Die im Verlauf der Arbeit anhand empirischer Ergebnisse nachgewiesene Fokussierung von Steuerungsfunktionen in den URB-AL-Städtenetzwerken auf den Mercosur (s. Abb. 61) deckt sich mit dem wirtschaftlichen Interesse der EU, im Cono Sur eine starke Integrationswirkung zu erzielen, um in dieser Subregion ihre Position im Wettbewerb mit den USA zu stärken.

logik und damit die Programmierung des Netzwerks ist somit nicht primär das Eigeninteresse etwa an der verbesserten Positionierung im Standortwettbewerb um Investitionen oder die Konzentration politischer Macht, sondern – so zumindest die explizit formulierte Zielsetzung des URB-AL-Programms – entsprechend dem „Fürsorgeprinzip“ die Unterstützung der Dezentralisierungs- und Entwicklungsbemühungen Lateinamerikas, die Beteiligung auch weniger gut mit Ressourcen ausgestatteter Stadtverwaltungen der Region sowie die partizipative Einbindung zivilgesellschaftlicher Organisationen. Die Tatsache, dass primär „weiche Kooperationsinteressen“ die treibende Kraft des Netzwerks sind, führt aber auch dazu, dass die Kapitalausstattung des URB-AL-Programms vergleichsweise bescheiden und eine langfristig fortgesetzte Finanzierung der Kooperationsaktivitäten unsicher ist.

Beim *Global City Network* handelt es sich nicht wie bei den beiden zuvor genannten Beispielen um ein intentionales Netzwerk im Sinne eines bewusst eingesetzten Steuerungs- und Entwicklungsinstruments, sondern um Verflechtungsstrukturen, die insbesondere aufgrund unternehmerischer Investitionsentscheidungen herausgebildet werden. Da sie sich also in erster Linie nach freien Marktgesetzen formieren, wohnt ihnen die Tendenz zur Polarisierung inne, da für die Wirtschaftsbereiche, die ihre Formierung bestimmen (gehobene Dienstleistungen), gilt: „each of the sectors [has] strong agglomerative trends set by the need to process and exchange information“ (HALL 2002, S. 112). Daher sei festzustellen, dass „services increasingly concentrate into a relatively few trading cities“ (ebd.). Auch CASTELLS (1999, S. 64) bestätigt diesen Trend, dass die „Megastädte weiter wachsen und immer dominierender werden, weil sie dank ihres Hinterlandes über genügend Ressourcen an Bevölkerung, Reichtum, Macht und Innovationskraft verfügen.“ Damit scheinen *Global City*-Netzwerke die polarisationstheoretischen Annahmen MYRDALS (1974) zu belegen, der mit seiner Hypothese der „zirkulären Verursachung eines kumulativen soziökonomischen Prozesses“ postuliert, dass „dem freien Spiel der Kräfte eine Tendenz in Richtung auf regionale Ungleichheiten inhärent ist“ und „diese Tendenz stärker wird, je ärmer ein Land ist“ (ebd., S. 44). Zwar bewirken die Marktkräfte im Produktionsbereich im Gegensatz zum Dienstleistungssektor eine größere Streuung der Standorte (vgl. HALL 2002, ebd.), doch vollzieht sich die Integration der betroffenen Orte in die weltwirtschaftlichen Netzwerke auf asymmetrische Weise: Es entstehen von der Dynamik des Weltmarkts einseitig abhängige und meist monostrukturierte, wenig innovative „affected global cities“ bzw. „affected regions“ (SCHOLZ 2005, S. 5). Das „interessenbezogene Klassifikationsschema der Netzwerkkooperation“ ist demnach über die „intentionalen“ Politik-Netzwerke hinaus auch auf „passive“ urbane Vernetzungsstrukturen anwendbar, die sich erst als indirekte Folge wirtschaftlicher Aktivitäten in globalen Zusammenhängen herausgebildet haben. *Global City Networks* entsprächen nach diesem Schema der Programmierungslogik der „Verfolgung harter Wettbewerbsinteressen“, was die festzustellende Herausbildung räumlich polarisierter Strukturen der Macht- und Wohlstandskonzentration erklärt.

Bei der Anwendung auf *globale Produktionsnetzwerke* zeigt das „interessenbezogene Klassifikationsschema der Netzwerkkooperation“ ebenso seine Eignung, als theoretisches Modell Prognosen hinsichtlich der raumstrukturierenden Wirkung von Netzwerken zu ermöglichen. Dies lässt sich beispielhaft anhand globaler *supply chains* als unternehmensübergreifenden

Wertschöpfungsketten darstellen: So werden etwa globale Produktions- und Zulieferernetzwerke, die „*sweatshops*“ in Exportproduktionszonen aufbauen, um dort von Billiglöhnen sowie niedrigen Umwelt- und Sozialstandards zu profitieren, lediglich eine asymmetrische und fragmenthafte Integration dieser peripherräumlichen Netzwerkknotenpunkte hervorrufen. Im Gegensatz zur Auslagerungstendenz bezüglich der Produktionsstätten werden sie zu einer Konzentration der strategischen Steuerungsfunktionen in den Firmenzentralen tendieren, die ihren Sitz überwiegend in den „*acting*“ *Global Cities* oder den diese umgebenden „*acting regions*“ (SCHOLZ 2005, S. 5) haben – die Funktion der Gewinnabschöpfung wird dabei häufig noch in „Steuroasen“ ausgelagert. Treibende Kraft und Programmierungslogik dieser globalen Netzwerke ist im genannten Beispiel das Ziel der Maximierung des wirtschaftlichen Nutzens der dominanten Akteure im Netzwerk sowie der Steigerung ihrer internationalen Wettbewerbsfähigkeit („harte Wettbewerbsinteressen“). Das Resultat ist die Zuspitzung fragmentierter räumlicher Entwicklungsstrukturen bzw. die Stärkung raumwirtschaftlicher Polarisierungstendenzen in Netzwerkform.

Im Gegensatz hierzu können globale Wirtschaftsnetzwerke, die „weiche Kooperationsinteressen“ verfolgen, aufgrund ihrer spezifischen Programmierung auch zum Ausgleich raumstruktureller Disparitäten beitragen: Beispielhaft können hierfür globale **Vermarktungsnetzwerke des fairen Handels** angeführt werden. Sie haben zum Ziel, durch einen Preisaufschlag für die vergleichsweise wohlhabenden Verbraucher in Industrieländern eine erhöhte kleinbäuerliche Wertschöpfung im ländlichen Raum von Entwicklungsländern zu ermöglichen. Erst diese auf Empathie basierende Programmierung von Netzwerken nach dem „Fürsorgeprinzip“ vermag demnach ihr Potenzial zu mobilisieren, durch die Einbeziehung einer Vielzahl von Akteuren aus marginalisierten Netzwerkzwischenräumen räumlich und sozial ausgleichende Entwicklungsprozesse zu fördern.

Kernprobleme und Herausforderungen globaler Politiknetzwerke

Die Anwendung des „interessenbezogenen Klassifikationsschemas der Netzwerkkooperation“ erbringt einen wichtigen Beitrag zur Orientierung der weiterführenden Analyse des Potenzials transnationaler Politik- und auch Städtenetzwerke zur Begründung bzw. Ergänzung effizienter, transparenter und demokratischer Formen globalen Regierens. Dabei sollten generell – insbesondere aber im Falle jener *Policy*-Netzwerke, die unter die Kategorie der „harten Wettbewerbsinteressen“ fallen – folgende Kernprobleme und Herausforderungen globaler Politiknetzwerke kritisch berücksichtigt werden, um zu verhindern, dass mit einer zunehmenden Verlagerung politischer Entscheidungsprozesse auf die globale Ebene statt einer Rückgewinnung staatlicher Steuerungsmacht, demokratische Kontrollmechanismen unbemerkt ausgehöhlt werden:

1. Globale Politiknetzwerke unterliegen meist keiner **parlamentarischen Kontrolle** und Entscheidungen werden oft durch nicht demokratisch legitimierte Gremien unter Ausschluss der Öffentlichkeit getroffen (vgl. DINGWERTH 2003, S. 101; NÖLKE 2000, S. 354f.). Aufgrund des Fehlens standardisierter, transparenter Regeln und Kontrollmechanismen können Netzwerke sogar die asymmetrische Durchsetzung mächtiger Interessen begünstigen

(vgl. BRAND et al. 2000, S. 132; BRUNNENGRÄBER et al. 2000, S. 246). Dies gilt verschärft für jene Netzwerksysteme, die sich auf das Agieren in der informellen Sphäre politischer Entscheidungsfindungsprozesse spezialisiert haben;

2. Transnationale Unternehmen oder NGOs, durch die eine Einbeziehung zivilgesellschaftlicher Interessen in *Policy Networks* gewährleistet werden soll, sind selbst nicht demokratisch legitimiert und vertreten nur einen **nichtrepräsentativen Ausschnitt der weltweiten Bürgerinteressen** (vgl. BRAND et al. 2000, S. 134ff; BRUNNENGRÄBER et al. 2000, S. 245; DINGWERTH 2003, S. 101; KAISER 1998, S. 10 u. NÖLKE 2000, S. 355f.). Das Aushandeln von Entscheidungen muss stattdessen an dem nach grundlegenden – auch sozialen – Menschenrechten und den Prinzipien nachhaltiger Entwicklung zu definierenden „**Weltgemeinwohl**“ (MESSNER & NUSCHELER 1996, S. 4) orientiert sein;
3. In *Global Policy Networks* sind fast ausschließlich große multinationale Konzerne und global agierende NGOs der OECD-Welt vertreten (vgl. BENNER et al. 2001, S. 366; BRUNNENGRÄBER et al. 2000, S. 246; MAGGI et al. 2002, S. 4; NÖLKE 2000, S. 353). Es müssen gezielte Anstrengungen unternommen werden, um auch kleineren zivilgesellschaftlichen Organisationen aus **ärmeren Ländern aktive Mitgestaltungsmöglichkeiten** einzuräumen (BENNER & REINICKE 1999, S. 29).
4. Die **Herstellung von Öffentlichkeit** wird durch die Komplexität der Entscheidungsstrukturen und die räumliche Inkongruenz von Betroffenen und Entscheidern erschwert. Solange ein – auch ärmere Staaten involvierender – globaler „Kommunikationsraum“ (LEGGEWIE 2001, S. 474) und eine kritische „Weltöffentlichkeit“ (ebd., S. 473) noch nicht existieren und nicht systematisch und umfassend über Verhandlungs- und Entscheidungsprozesse in transnationalen Politiknetzwerken informiert wird, können diese keine „auf nationalstaatlicher Legitimation basierende Regelsetzung jenseits des Nationalstaats“ (DINGWERTH 2003, S. 102) ersetzen.

Trotz dieser im Zuge des Aufbaus einer *Global Governance*-Architektur dringend zu lösenden Probleme, scheint der Aufbau transparenter und demokratischer Dialog- und Entscheidungsforen auf transnationaler Ebene überfällig, um globalisierungsbedingt entstehende „demokratielose Räume“ (GIDDENS 2001, S. 1000) zurückzuerobern. Ohne die Entwicklung neuer Formen globalen Regierens, die demokratische Rechte für alle Bevölkerungs- und Erdteile gleichermaßen durchsetzen, sieht KAISER (1998, S. 11) für die auf nationaler Ebene verankerte Demokratie die Gefahr einer „schleichenden Erosion im Gefolge der massiv wachsenden Globalisierung im 21. Jahrhundert“ (vgl. hierzu auch BECK 1998 u. CERNY 1999).

3.5 Innovationsnetzwerke als Motor regionaler Entwicklung

„La economía globalizada se asienta en un sistema en red con diversos niveles operativos, cuyos puntos focales son las ciudades. Los gobiernos locales pueden ser líderes que impulsan la economía si encaran la creación de entornos adecuados para los negocios con servicios atractivos, infraestructuras, y calidad de vida del hábitat urbano.“¹

BRAUN 2004, S. 159f.

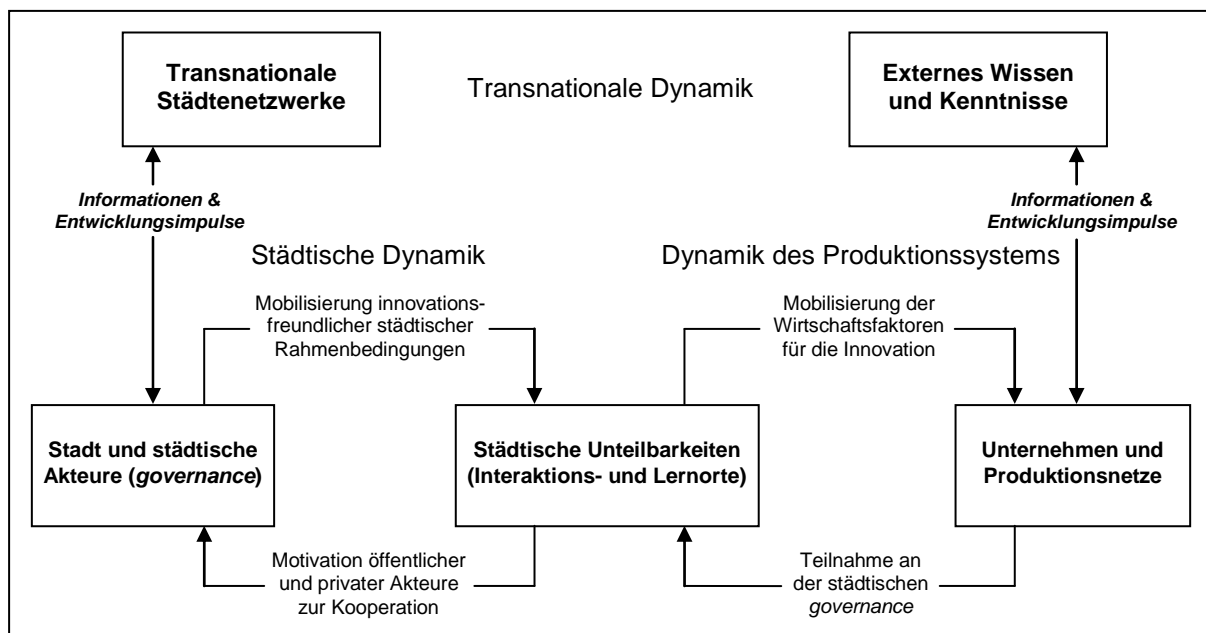
Innerhalb der Wirtschaftsgeographie finden raumbezogene Ansätze der Netzwerkforschung vor allem im Rahmen der Konzepte des **Kreativen Milieus** (vgl. BUTZIN 2000, S. 153ff; CREVOISIER 2001 u. FÜRST & SCHUBERT 2001, S. 37) und der **Lernenden Region** (vgl. BUTZIN 2000, S. 155ff; CAMAGNI 1991; FÜRST & SCHUBERT 2001, S. 36f. u. HASSINK 2001) Verwendung. Der Ansatz des Kreativen Milieus geht von der Feststellung aus, dass es „auf regionaler Ebene Milieus gibt, welche die Innovation begünstigen oder aber verhindern“ (CREVOISIER 2001, S. 254). In einem interdisziplinären Übergangsbereich zwischen der Geographie, den Wirtschaftswissenschaften und der Organisationslehre angesiedelt, hat der Forschungsbereich ein „systematisches Werkzeug für die Analyse und das Verständnis der Dynamik von Wirtschaftsräumen“ (ebd.) hervorgebracht.

Ein Kreatives Milieu entsteht in einem Wechselspiel zwischen einem *a priori* vorhandenen „territorialen Milieu“ (BUTZIN 2000, S. 152), also einem „Komplex langfristig gewachsener, habitualisierter und in der lokalen Lebenswelt verwurzelter sozialer Praktiken mit normativer Bedeutung im Umgang zwischen Akteuren“ (ebd.) einerseits und einem intentionalen Netzwerk, in dem „branchenübergreifende Organisationen wie Banken, Beratungsagenturen, Hochschulen und staatliche Einrichtungen“ (ebd.) vernetzt sind, andererseits. Hervorzuheben ist im Hinblick auf das intentionale Netzwerk erstens, dass es das Produktionssystem nicht nach Markt- oder Hierarchiemechanismen, sondern horizontal organisiert, zweitens, dass der Wettbewerb insbesondere durch Innovation und nicht lediglich durch Senkung der Produktionskosten erfolgt und drittens, dass zwischen den Unternehmen Kooperation und lediglich zwischen den Regionen Wettbewerb stattfindet (vgl. CREVOISIER 2001, S. 251). Wie Netzwerken generell, so wird auch den intentionalen Netzwerken Kreativer Milieus zugeschrieben, dass sie „*economies of association* bilden (schnelle Informationsflüsse, Transaktionskosten minderndes Vertrauen etc.)“ (FÜRST & SCHUBERT 2001, S. 36; vgl. hierzu auch HIRSCH-KREINSEN 2002, S. 107) und längerfristig „Sozialkapital“ (COLEMAN 1998, S. 6) in einer Region aufbauen, das nicht an den einzelnen Akteur gebunden ist, sondern aus den auf Vertrauen basierenden Beziehungen zwischen ihnen resultiert.

CREVOISIER (2001, S. 251ff.) untersucht die Dynamik des Produktionssystems in Zusammenhang mit der Dynamik der Stadt als „gesellschaftliche Organisationsform, die den Austausch, die Interaktion und die wirtschaftliche Effizienz fördert“ (ebd., S. 252; vgl. hierzu auch

¹ „Die globalisierte Wirtschaft beruht auf einem Netzwerksystem mit verschiedenen operativen Ebenen, deren Knotenpunkte die Städte darstellen. Die Lokalregierungen können eine Führungsfunktion einnehmen und der Wirtschaft Impulse geben, indem sie sich der Schaffung geschäftsdienlicher Rahmenbedingungen mit attraktiven Dienstleistungen, Infrastruktur und städtischer Lebensqualität widmen.“ (Übers. d. Verf.)

KORFF 2004). Dabei ist die Stadt zu verstehen als ein System der „Unteilbarkeiten“ (CREVOISIER 2001, S. 253), ein Ort der Interaktion und des Lernens, an dem die „Innovationsfähigkeit (re)produziert wird“ (ebd.). Sowohl die Produktionsnetze als auch die übrigen städtischen Akteure, zu denen auch Kommunalverwaltungen zu zählen sind, können zur Steigerung der Innovationsfähigkeit des städtischen Interaktionssystems beitragen. Sie beziehen rückkopplend Impulse, die einerseits die Wettbewerbsfähigkeit der Produktionsnetze und andererseits die *Performance* der städtischen Akteure als Förderer kooperativer und innovationsfreundlicher Rahmenbedingungen befördern (s. Abb. 15). Die Dynamik des städtischen Interaktionssystems steht für CREVOISIER (ebd., S. 254) in engem Zusammenhang mit der „städtischen *governance*“, die bedeutet, dass „eine Stadt nicht [allein; Ergänz. d. Verf.] nach vorgegeben gesetzlichen Verfahren verwaltet wird, sondern durch die Wechselwirkung zwischen verschiedenen Gruppen, die sich gegenseitig beeinflussen.“ In diesem Sinne kann eine Kommunalverwaltung als „*enabler, [...] regulator, catalyst and partner*“ (VAN VLIET 2002, S. 36) agieren.



Entwurf: Erweitert nach CREVOISIER 2001, S. 254 u. GIULIANI 2005, S. 269

Abb. 15: Modell der Integration transnationaler Impulse in innovative städtische Milieus

GIULIANI (2005, S. 269) geht davon aus, dass „*the dynamic growth of a cluster depends on its absorptive capacity and therefore on the capacity of firms to absorb external knowledge and diffuse it into the intra-cluster knowledge system*“ (s. Abb. 15, rechts oben). Da auch Kommunalverwaltungen Teil eines Kreativen Milieus werden bzw. dieses über „städtische *governance*“ positiv beeinflussen können, muss auch für sie gelten, dass sie durch eine verstärkte Außenorientierung über die Gemeindegrenzen hinaus externe Informationen und Entwicklungsimpulse aufnehmen und diese in die Mobilisierung innovationsfreundlicher städtischer Rahmenbedingungen einfließen lassen können. Als Impuls- und Input-Geber für die Transformation der Methoden der „städtischen *governance*“ einerseits und als Bezugsquelle für Know-how und Erfahrungen zur Verbesserung der vielfältigen Rahmenbedingungen für loka-

le Innovation andererseits, dienen den Kommunalverwaltungen seit den 90er Jahren verstärkt die transnationalen Städtenetzwerke, deren Ziel die Generierung und Diffusion von Innovationen und *Best Practice* in den unterschiedlichsten Bereichen kommunalen Managements ist (s. Abb. 15, links oben).¹

Das Konzept der *Lernenden Region* (vgl. BUTZIN 2000, S. 155ff; CAMAGNI 1991 u. HASSINK 2001) vermag weitere wertvolle Hinweise auf die Möglichkeiten der Entwicklungsförderung durch das Lernen des lokalen Akteurs „Kommunalverwaltung“ im Zusammenhang transnationaler Städtenetzwerke zu geben. Bei der Formierung regionaler „*innovation networks*“ (CAMAGNI 1991) wirken die Faktoren der „*spatial proximity*“, der „*social proximity*“ (ähnliche Einstellungen und Werte, verwandte Berufe, gleiche Sprache etc.) und der „*organisational proximity*“ (Grad der Verknüpfung der vernetzten Organisationen) interaktionsfördernd (vgl. HASSINK 2001, S. 220). Im Umkehrschluss zur Aussage HASSINKs (vgl. ebd.), dass „*spatial proximity*“ zwar kommunikative Interaktion stimulieren kann, aber keine allein ausreichende Bedingung hierfür ist, kann angenommen werden, dass die große räumliche Entfernung zwischen den Partnern transnationaler Städtenetzwerke zwar den Austausch erschwert, aber keineswegs verhindern muss. BUTZIN (2000, S. 157) zufolge ist die „Region“ als räumliche Einheit „im vorliegenden Zusammenhang weder als Struktur- noch als Funktionalregion oder politisch-administrative Einheit zu konzipieren, sondern als polyzentrisches *Feld* von einzelnen Akteuren und Organisationen.“² HASSINK (2001, S. 222) betont darüber hinaus, dass die Netzwerke in „Lernenden Regionen“ nicht nur für das intra- sondern auch das interregionale Lernen offen sind und BUTZIN (2000, S. 155) zufolge auch offen sein *müssen*, um der „Gefahr der *Pfadabhängigkeit* des Lernens zu entgehen [...]“.³ Demnach könnten trotz der großen räumlichen Distanzen prinzipiell auch die durch transnationale Hochschul-, Unternehmens- und Städtenetzwerke verflochtene Europäische Union und Lateinamerika als im Entstehen begriffene Lernende Region auf der Metaebene aufgefasst werden – die EU-KOMMISSION (2005c, S. 19) etwa spricht zumindest im Hinblick auf Forschung und Universitäten bereits von einem „gemeinsamen Hochschulraum“. Eine transnationale Lernende Region würde demnach über einen längeren Zeitraum hinweg durch die gemeinsamen Austausch- und Kooperationsprozesse im Sinne der Strukturierungstheorie von GIDDENS (1992) und der handlungsbasierten Regionalisierung nach WERLEN (2004) langfristig konstituiert.

Innerhalb der zwischen Europa und Lateinamerika entstehenden interkontinentalen Lernenden Region werden der Austausch und die gemeinsame Generierung kommunaler Innovationen und *Best Practices* durch transnationale Netzwerkkoooperation zwischen Stadtverwaltungen, Universitäten, Unternehmen und NGOs gefördert (zu den unterschiedlichen regionalen Programmen der EU-Kommission zur Förderung der europäisch-lateinamerikanischen Integration s. Kap. 2.3.2). Wie im Produktionsbereich, so gilt auch für die kommunalpolitischen

¹ Allerdings stellten HALL & PFEIFFER (2000, S. 259) Ende der 90er Jahre noch fest, dass es „kaum Kräfte gibt, die die Verbreitung von *Best Practice*-Modellen unterstützen, und dass die Anreize, Innovationen im öffentlichen Sektor vorzunehmen sehr gering sind“ und bezeichnen diesen Umstand als ein „wesentliches Hindernis in der Verbreitung von Innovation.“

² Hervorhebung im Original.

³ Hervorhebung im Original.

Handlungsfelder, die von den 13 thematischen Städtenetzwerken des URB-AL-Programms bearbeitet werden: „*Innovation-relevant information is typically not a public available, codified good, but a private tacit knowledge; those parts of personal knowledge as well as personal skills that cannot be communicated in an impersonal way*“¹ (HASSINK 2001, S. 221). Dies bedeutet, dass die modernen Informations- und Kommunikationstechnologien nur einen sehr begrenzten Beitrag zur Reduktion des Raumwiderstands bei der Übertragung von „*tacit knowledge*“ (POLANYI 1967) zwischen entfernten Akteuren leisten können. Die Dynamik transnationaler Innovationsnetzwerke für Stadtverwaltungen hängt demzufolge eng mit den Möglichkeiten zusammen, bei *face-to-face*-Kontakten und in gemeinsamen Arbeitsprozessen durch „*learning by interacting*“ (BUTZIN 2000, S. 155) die bedarfsgesteuerte Übertragung „selektierten, validierten, erfahrungsgesättigten [...] Anwendungswissens“ (EVERS et al. 2003, S. 57) zu erzielen (vgl. hierzu auch FISCHER & SUAREZ-VILLA 1999, S. 1). Im Gegensatz zu käuflichen Beratungsleistungen lässt sich diese Form des *Capacity Building* nur durch die direkte Teilnahme der kommunalen Fachleute realisieren und zur Unterstützung langfristiger Prozesse des *Institution Building* innerhalb der Verwaltungsstruktur dauerhaft verankern.

Zur Bedeutung der Kommunalverwaltungen im lokalen Entwicklungsprozess ist anzumerken, dass diese selbstverständlich nur als *ein* entwicklungsrelevanter Faktor unter vielen gelten. Dies kommt insbesondere im Konzept der „*systemischen Wettbewerbsfähigkeit*“ (vgl. ESSER et al. 2001; MEYER-STAMER 1997; 1998 u. 1999 u. NOHLEN 2000, S. 715f.) zum Ausdruck, das sowohl die Einflussfaktoren als auch die relevanten Akteure auf vier unterschiedlichen Ebenen (Meta-, Makro-, Meso- und Mikroebene) systematisch erfasst. So können Kommunen im Rahmen ihrer Einflussnahmemöglichkeiten ihre „Strategie- und Politikfähigkeit“ (ESSER et al. 2001, S. 153) erhöhen und die soziale Kohäsion vor Ort fördern (Metaebene). Sie können durch die Professionalisierung und Effizienzsteigerung kommunaler Politik und administrativer Strukturen dazu beitragen, bürokratiebedingte und sonstige Reibungsverluste der Wirtschaft auf lokaler Ebene zu reduzieren (Mesoebene). Auf der Mikroebene können sie schließlich nach dem in Abb. 15 dargestellten Modell dafür sorgen, dass lokale Innovationsnetzwerke und das städtische Kreative Milieu, auch unter Nutzung transnationaler Impulse, gestärkt werden. Wie der Staat generell, so kann auch eine Kommune als „Impulsgeber, Moderator und Kommunikator zwischen Unternehmen, deren Verbänden, Gewerkschaften und Wissenschaft“ (NOHLEN 2000, S. 715) agieren: „*Policymakers should thus assume the role of catalyst for learning-by-interacting among cluster firms* (ALTENBURG & MEYER-STAMER 1999, S. 1708).“² Nötig ist hierfür insbesondere bei Kommunalverwaltungen in weniger wettbewerbsfähigen Regionen die Verfolgung einer gezielten Strategie des „*empowerment*“³ (HEIN 2001a, S. 56f.), etwa in Form transnationaler Städtenetzwerkkooperation mit dem Ziel der

¹ Hervorhebung im Original.

² Die Einflussnahmemöglichkeiten von Kommunalverwaltungen auf den lokalen Entwicklungsprozess hängt zu einem bedeutenden Anteil von den national gegebenen systemischen Rahmenbedingungen ab. Insbesondere in Lateinamerika ist hier die Schlüsselfrage, wie weit der jeweilige nationale Dezentralisierungsprozess bereits fortgeschritten ist und in welchem Umfang er neben dem Transfer von Steuerungskompetenzen auch eine Stärkung der Kommunen durch die Bereitstellung angemessener finanzieller Ressourcen vorsieht.

³ HEIN (2001a, S. 56f.) bezieht den Begriff des „*empowerment*“ nicht nur auf benachteiligte Bevölkerungsgruppen, sondern auch auf marginalisierte Standorte und die Förderung ihres „Potenzials zur Schaffung von Wettbewerbsfähigkeit“ (ebd., S. 37; vgl. hierzu auch FRIEDMANN 1992).

Förderung ihres „Potenzials zur Schaffung von Wettbewerbsfähigkeit“ (ebd., S. 37) bzw. der Steigerung ihrer „politisch-wirtschaftliche[n] Steuerungskompetenz“ (ALTENBURG 2003, S. 80; vgl. hierzu auch GODÍNEZ ZÚÑIGA 2004, S. 335).

3.6 Netzwerke als Struktur und Instrument räumlicher Entwicklung

Wie bereits in Kapitel 3.1 gezeigt wurde, kommt Netzwerkstrukturen sowohl auf globaler als auch auf subnationaler Ebene eine herausragende Bedeutung für die Erklärung räumlicher Entwicklungsprozesse zu. Dies gilt umso mehr im Zeitalter neoliberaler Globalisierung unter dem Vorzeichen fortschreitender Denationalisierung (vgl. HUNTINGTON 2000 u. ZÜRN 2001) sowie einer immer intensiveren Nutzung moderner Transport-, Informations- und Kommunikationstechnologien. Die geographische Entwicklungsforschung sollte hier der theoretisch-konzeptionellen und schließlich auch praktisch-angewandten Frage nachgehen, wie das Instrument der Netzwerkkooperation im Sinne „intentionaler Netzwerke“ für die Förderung ausgeglichener Raumstrukturen von der subnationalen bis zur globalen Ebene eingesetzt werden kann. Bevor diese Fragestellung anhand des speziellen Falls der transnationalen Städteternetzwerke für interkommunale Kooperation konkretisiert wird, sollen an dieser Stelle noch einmal die in den Kapiteln 3.1 bis 3.5 erörterten grundlegenden Charakteristika netzwerkartiger räumlicher Entwicklungsstrukturen und -prozesse zusammenfassend dargestellt werden:

1. Entsprechend der enormen Komplexität von Raumstrukturen gibt es nicht nur *ein* Netzwerk räumlicher Entwicklung, sondern eine **Vielzahl sich überlagernder Netzwerke** („*skein of networks*“; SMITH 2003, S. 35). Der Grad ihrer räumlichen Überlappung an den Knotenpunkten – „*places are points of 'intersection' where networks meet*“ (MURDOCH 1997, S. 353) – bedingt das Maß der Diversifizierung einer lokalen Raumstruktur. Monostrukturierte Standorte wären demnach zu verstehen als Orte mit einer Überlappung nur weniger Netzwerke oder gar der Einbindung in nur einen Netzwerktyp. Besteht keinerlei Einbindung in transnationale Wirtschaftsnetzwerke, so handelt es sich um Räume, die durch die Maschen der Netzwerke gänzlich „hindurch fallen“ und von der Dynamik globaler Entwicklung abgekoppelt sind (vgl. HEIN 2000, S. 305 u. 2001, S. 49 u. WAHL 1997).
2. Die **Zentralität eines Ortes** lässt sich aus der Reichweite der Netzwerke bestimmen, in denen er eine zentrale Steuerungsfunktion einnimmt. Nicht nur die globalen, sondern auch die regionalen, nationalen und subnationalen Netzwerkstrukturen verfügen über ihre eigenen zentralen Orte, deren „Logik und Bedeutung im Netzwerk“ (CASTELLS 1999, S. 65) aufgeht und durch die sie direkt oder indirekt an globale Netzwerke angekoppelt sind (vgl. ebd., S. 67).
3. In ein transnationales Netzwerk integriert zu sein bedeutet nicht automatisch, auch gleichberechtigt von den Vorteilen der Vernetzung profitieren zu können. Insoweit Netzwerke in ihrer Entstehung und Weiterentwicklung durch Marktmechanismen bzw. Machtinteressen gesteuert werden, sind sie auch anfällig für **asymmetrische Macht- und Raumstrukturen**. So kann die Integration in ein globales Wirtschaftsnetzwerk für einige Knotenpunkte ei-

nen Zuwachs an Steuerungsmacht bedeuten, während sie für andere eine Zunahme der Außenabhängigkeit mit sich bringt, indem sie überkommene Formen „struktureller Gewalt“ (GALTUNG 1971) des globalen Wirtschaftssystems in fragmenthaften Strukturen reproduziert (vgl. hierzu auch SASSEN 2003, S. 18). Dieser Differenzierung tragen die Klassifizierung zentraler Netzwerkknotenpunkte als „*active*“ bzw. „*affected*“ *Global Cities* und deren funktionale Subkategorien nach dem in Kapitel 3.2 erläuterten SCHOLZ'schen Schema Rechnung (vgl. SCHOLZ 2002, S. 7; 2004, S. 221ff. u. 2005, S. 5).

4. Netzwerke *per se* weisen keine systemimmanente Neigung auf, ausgeglichene räumliche oder Machtstrukturen zu produzieren. Vielmehr reproduzieren sie in den Knotenpunkten, in denen sie lokal verankert sind, die Logik ihrer **Programmierung** (vgl. CASTELLS 2001, S. 432 u. 438). Am Beispiel eines transnationalen Unternehmensnetzwerks, das nach neoliberalen Marktgesetzen programmiert ist, könnte dies heißen, dass die asymmetrische Integration eines strukturschwachen Standorts zwar punktuell auch eine gewisse Aufwertung seiner Zentralität als Netzwerkknotenpunkt bedingt, dieser jedoch gleichzeitig als abhängig polarisiertes Fragment aus den regionalen Entwicklungsstrukturen herausgelöst wird, anstatt an selbige entwicklungsförderliche Impulse („*spread effects*“; MYRDAL 1974, S. 38ff.) weiterzugeben.
5. Netzwerke weisen immer auch **Zwischenräume** auf, die nur in einem geringen Maße – häufig auch nur indirekt – in transnationale Wirtschaftskreisläufe eingebunden sind. Die Maschenweite der sich überlagernden Netzwerke sollte jedoch nie so groß sein, dass die Bevölkerung ganzer Regionen, Staaten oder gar ganze Teile von Weltregionen, wie insbesondere die *Least Developed Countries* des subsaharischen Afrika, durch sie „hindurch fallen“ (vgl. HEIN 2000, S. 305 u. 2001, S. 49f.). Vielmehr gilt es, sie in die Lage zu versetzen, ihre endogenen Potenziale zu mobilisieren, um – gegebenenfalls unabhängig von globalen Wirtschaftsnetzwerken – eigenständige, autozentrierte Entwicklungsprozesse in Gang zu setzen (vgl. HEIN 2001b u. KAPPEL 2001).
6. Die Entwicklung strukturschwacher Räume kann dadurch angestrebt werden, dass spezifische endogene Potenziale genutzt und gefördert werden, um mittels gegenseitiger Vernetzung lokaler Akteure spezialisierte und möglichst innovative **Cluster** zu bilden (wenn auch vorerst gegebenenfalls nur als „*survival clusters of micro and small-scale enterprises*“; vgl. ALTENBURG & MEYER-STAMER 1999, S. 1695). Diese können in der sensiblen Aufbauphase zunächst unter differenziertem Schutz vor den Kräften des neoliberalen Marktes als nachgeordnete Knotenpunkte in die jeweiligen Wirtschaftsnetzwerke integriert werden (vgl. HEIN 2000, S. 306 u. 2001, S. 51).
7. Der Fokus der Entwicklung von Räumen mit noch nicht international wettbewerbsfähigen Clustern sollte zunächst nicht in der Anbindung an globale Netzwerke liegen, in denen sie sich kaum behaupten könnten. Das Ziel der staatlichen Steuerung sollte hier vielmehr sein, nach dem **raumwirtschaftlichen Subsidiaritätsprinzip** den maximalen Anteil der Wirtschaftsfunktionen innerhalb möglichst kleinräumiger selbständiger Netzwerke zu integrieren („kleinräumige Wirtschaftskreisläufe“; vgl. BOHLE 1988; SCHOLZ 2004, S. 183 u. SEDLACEK 1995, S. 137), für deren Ausübung keine großräumigere Integration und Zentralisierung notwendig ist. Hierdurch wird die räumlich ausgeglichene Wertschöpfung und Arbeitsplatzgenerierung auch im strukturschwachen ländlichen Raum ermöglicht, ohne

dass die polarisierenden Kräfte eines liberalisierten globalen Marktes die kleinräumigen Wirtschaftskreisläufe zerstören können.

Nach dieser zusammenfassenden Betrachtung der grundlegenden Charakteristika netzwerkartiger räumlicher Entwicklungsstrukturen und ersten Hinweisen auf zu berücksichtigende Kriterien bei ihrer raumordnerischen Steuerung soll nun übergeleitet werden zu den transnationalen Städtenetzwerken als raumwirksamem Entwicklungsinstrument und den dieser Arbeit zugrunde gelegten Untersuchungsansätzen.

3.7 Transnationale Städtenetzwerke und ihre Analysemöglichkeiten

„This goal of inclusive capacity-building can be assisted by the horizontal, community-based exchange of information, experience and support through transnational networks [...].“

VAN VLIET 2002, S. 40

Das *Instrument der transnationalen Städtenetzwerke* für interkommunale Kooperation entspricht dem in der Agenda 21 festgelegten Auftrag der Vereinten Nationen an die Weltgemeinschaft zur globalen Umsetzung der Ziele für nachhaltige Entwicklung. Bei der Weltkonferenz für Umwelt und Entwicklung in Rio de Janeiro haben 1992 178 Staaten im Kapitel 28 der Agenda 21 die zentrale Rolle der Städte und Gemeinden im Prozess der nachhaltigen Entwicklung „als Politik- und Verwaltungsebene, die den Bürgern am nächsten ist“ (BMU 1992, S. 231) bekräftigt. Angestrebt werden soll „eine zunehmend engere Zusammenarbeit zwischen den Kommunen [...], deren Ziel die Intensivierung des Austauschs von Informationen und Erfahrungen“ (ebd.) ist. Bereits in diesem grundlegenden völkerrechtlichen Dokument zur Schaffung eines Rahmens für global nachhaltige Entwicklung wird die Vernetzung von Kommunalverwaltungen gefordert: *„Local authorities themselves [...] should be encouraged to establish processes to increase the exchange of information, experience and mutual technical assistance within and among countries“* (UNO 1993, S. 187f.).¹

Wie KERN (2001, S. 96ff.) zeigt, stellen nationale und auch transnationale Städtenetzwerke im Sinne „intentionaler Netzwerke“ (BUTZIN 2000, S. 151) keineswegs eine neue Erscheinung dar: Schon im Mittelalter hatten sich die Hansestädte zu einem mächtigen transnationalen Bündnis zusammengeschlossen und die ersten kommunalen Spitzenverbände wurden in Deutschland gegen den Widerstand der nationalstaatlichen Ebene Mitte des 19. Jahrhunderts gegründet. Zwar wurde der erste transnationale Städteverband der Neuzeit, die *„International Union of Local Authorities – IULA“*, bereits im Jahr 1913 gegründet, doch brachten die beiden Weltkriege einen Rückschlag für die staatenübergreifenden kommunalen Integrationsbemühungen mit sich. Nach dem Zweiten Weltkrieg legten Tausende von Städtepartnerschaften zwischen den zuvor verfeindeten Völkern Europas sowie die Europäisierung der Städteverbände den Grundstein für die politische Integration in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts

¹ Nachträglich verfasste Handlungsanleitung der UNO zur Umsetzung der Agenda 21 durch die Unterzeichnerstaaten.

(vgl. DERENBACH 2006, S. 43; GTZ 2003, S. 14; KEINER & KIM 2006, S. 5; KERN 2001, S. 98; PAUS 2003 u. UN-HABITAT 2001a, S. 14).

Seit den 90er Jahren ist im Hinblick auf die bilateralen Städtepartnerschaften eine Trendwende hin zu meist zeitlich und thematisch gebundenen Projektpartnerschaften festzustellen, die sich, durch die Lokale Agenda 21 angestoßen, auch zunehmend in Richtung Entwicklungsländer orientieren. Parallel hierzu ist ein vermehrtes Aufkommen von transnationalen Städtetzwerken zu verzeichnen, die sich nicht wie die Städteverbände in erster Linie der Artikulation von Interessen, sondern stärker dem Austausch von Erfahrungen und dem „transnational[e]n Lernen in [...] Netzwerken“ (KERN 2001, S. 104ff.) widmen. KEINER & KIM (2006, S. 4) definieren diese Form der „Informationsnetzwerke“ (HALL & PFEIFFER 2000, S. 260) folgendermaßen:

„Networks are constructed of nodes (actors) and linkages (information flows) between these nodes. The activity of connecting the nodes (e.g. the exchange of information) is what we call “networking”, essentially comprised of virtual and or real interaction and collaborative decision-making.“

Supranationale Organisationen wie die UNO, die Weltbank und insbesondere die „Netzwerkbildnerin“ Europäische Union (KERN 2001, S. 112; vgl. hierzu auch BEHRINGER 2003, S. 27) übernahmen beim *Aufbau und der Organisation der transnationalen Städtetzwerke* der neuen Generation häufig Funktionen eines „*leading from behind*“ (BENNER & REINICKE 1999, S. 28), bzw. initiierten sie zunächst *top-down* durch die Schaffung eines entsprechenden organisatorischen und finanziellen Rahmens für die Kooperation. Diese „von oben“ gesteuerte Entstehungsweise widerspricht der theoretischen Annahme idealtypischer Netzwerkmodelle (vgl. MESSNER 1995, S. 170) und auch die theoretisch abzuleitende Erwartung der dezentralen Selbststeuerung erweist sich im transnationalen Zusammenhang als verkürzt: „Vielmehr ist ein strategisch orientiertes, nicht eigenen Interessen verpflichtetes Interdependenzmanagement erforderlich“ (BUTZIN 2000, S. 157; vgl. hierzu auch BEHRINGER 2004, S. 745). Um die hierfür notwendigen Organisationsstrukturen unterhalten und themenspezifische Netzwerkaktivitäten initiieren zu können, muss die Mehrzahl der Netzwerke einen Mitgliedsbeitrag erheben. Während das internationale Engagement von Stadtverwaltungen *per se* die Verfügbarkeit über ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen erfordert, was häufig nur bei größeren Städten der Fall ist („Selbstselektion“ in Bezug auf die Größe; KERN 2001, S. 108f.), so werden durch Mitgliedsbeiträge (und in manchen Netzwerken auch Mindeststadtgrößen) zusätzlich „explizite Selektionsmechanismen“ (ebd., S. 108) in Gang gesetzt, die als Zugangsbarriere zur transnationalen Städtetzwerkkooperation wirken können. Durch eine selektive „*integration of the fittest*“ (ROTHFUSS 2006a, S. 160) entstehen „Netzwerke von Vorreitern“ (KERN 2001, S. 108) und „Transnationalisierung kann daher zu Exklusion führen“ (ebd.), wenn keine wirksamen Maßnahmen zur „Inklusion von Nachzüglern“ (ebd., S. 112) getroffen werden.

Im Hinblick auf ein transnationales Städtetzwerk misst sich die *Zentralität einer Mitgliedsstadt* als „Knotenpunkt“ nicht anhand ihrer absoluten Größe hinsichtlich Einwohnerzahl oder

Wirtschaftskraft (auch wenn diese Einflussgrößen indirekt relevant sein können), sondern an der Anzahl und Art ihrer Verknüpfungen mit anderen Partnern und der Intensität ihrer Interaktionen mit dem Netzwerk: „*In a network the most important measure of a node is its connectivity*“ (TAYLOR & CATALANO 2002, S. 69). Zur Messung der „Netzwerk-Konnektivität“ (ROTHFUSS 2006a, S. 164) bedienen sich ANHEIER & KATZ (2004, S. 207f.) des Instruments der Netzwerk-Analyse, welches sie folgendermaßen definieren:

„*Network analysis is not a theory but a set of related approaches, techniques and tools for describing and analysing relationships among individuals, organisations and other social entities.*
[...]

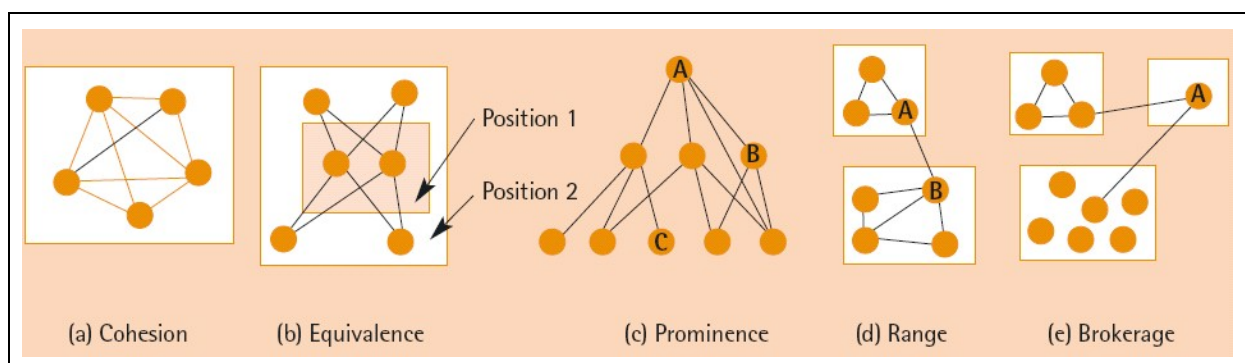
„*For network analysis it is important to know people (or organisations) are connected and relate to each other, and what structural patterns emerge from such interconnectedness. It is connectedness, not attributes, that is at the focus of network analysis.*
[...]

„*Network analysis is a way of simplifying the complexity of social relations in order to reveal underlying patterns and trends.*“

HELD et al. (1999, S. 17ff.) schlagen drei grundlegende Untersuchungskategorien für die Netzwerk-Analyse vor:

1. „*Extensivity*“: geographische Reichweite des Netzwerks;
2. „*Intensity*“: Dichte und Art der Verknüpfungen zwischen den Partnern;
3. „*Velocity*“: Häufigkeit und Intensität der Kontakte zwischen den Knoten.

Zur näheren Untersuchung des Aspekts der „*intensity*“ entwickelten ANHEIER & KATZ (2004, S. 208f.) im Rahmen einer Studie zur Erforschung transnationaler NGO-Netzwerke eine weitere Differenzierung des Analyserasters nach den folgenden fünf Kriterien (s. Abb. 16):



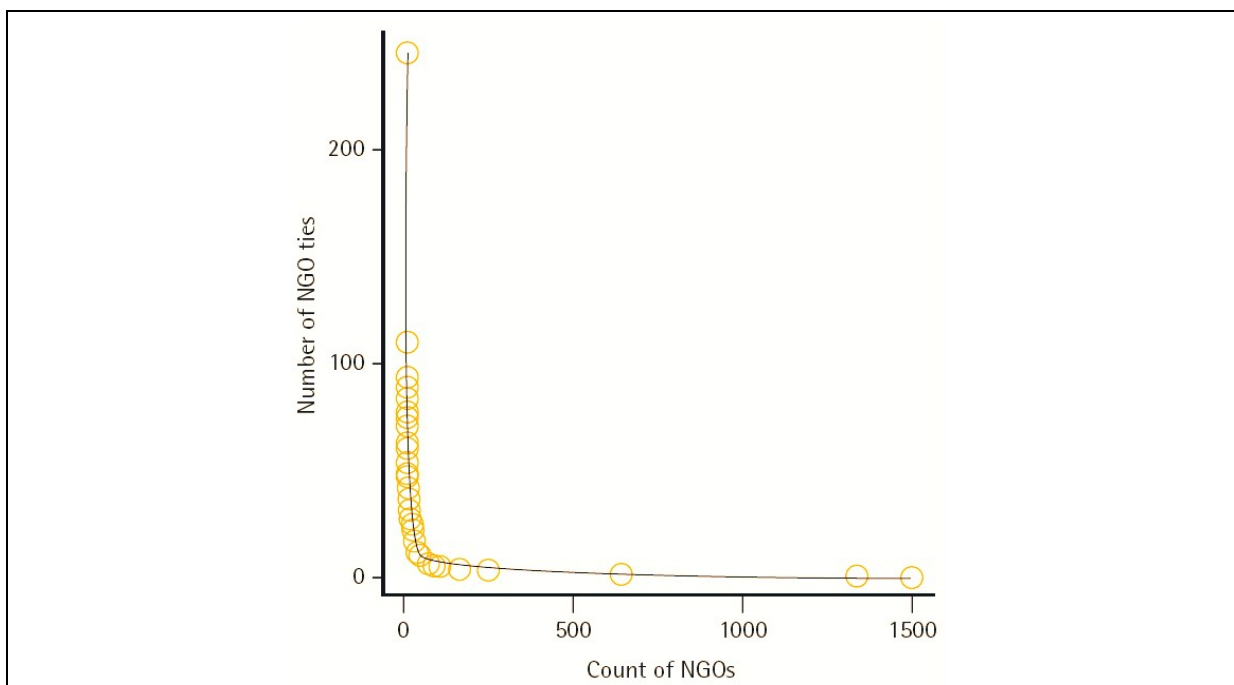
Quelle: ANHEIER & KATZ 2004, S. 209

Abb. 16: Netzwerkanalyse: Grundtypen von Beziehungen zwischen Netzwerkknoten

1. „*Cohesion*“: Tendenz zur Cliques- bzw. Clusterbildung zwischen gewissen Kategorien von Netzwerkmitgliedern;
2. „*Equivalence*“: Herausbildung typischer Netzwerkbeziehungsmuster zwischen bestimmten Partnertypen, die die Komplexität des Gesamtsystems vereinfachen;
3. „*Prominence*“: Zentralitätshierarchie und asymmetrische Machtbeziehungen zwischen zentralen und marginalen Knotenpunkten;

4. „Range“: Verknüpfungen zwischen Mitgliedern unterschiedlicher Netzwerke, die den Austausch und die Kooperation zwischen sonst isolierten Einheiten ermöglichen;
5. „Brokerage“: Zielgerichtete Verknüpfung unterschiedlicher Netzwerke, ohne dass der Vermittler Teil derselben ist.

Bei der Analyse der Beziehungsmuster von 5.158 internationalen bzw. international ausgerichteten NGOs stellten ANHEIER & KATZ (2004, S. 211) eine stark ausgeprägte Ungleichverteilung der transnationalen Verbindungen je NGO fest (s. Abb. 17): Während nur eine NGO über 200 und eine weitere über 100 Kontakte zu anderen international ausgerichteten NGOs unterhielt, wiesen ca. 1.500 gar keine, 1.400 nur eine und weitere 600 Organisationen nur je zwei transnationale Verknüpfungen auf. Aus diesem hyperbelförmigen Verlauf der Konnektivitätskurve ziehen sie die Schlussfolgerung (ebd.): „a minority of well-connected hubs shortens the average path among all.“



Quelle: ANHEIER & KATZ 2004, S. 211

Abb. 17: Verteilung der Anzahl von Beziehungen je Partner in einem NGO-Netzwerk

In Analogie zur *Global City*-Forschung kann der Grad, zu dem eine Stadt in transnationale Städtenetzwerke für interkommunale Kooperation eingebunden ist, als Maß für die jeweilige Netzwerk-Konnektivität betrachtet werden. Eine Stadt mit einer hohen Netzwerk-Konnektivität kann demnach, je nach Reichweite ihrer Vernetzungsbeziehungen, als „Regional“ oder „Global Cooperation City“ bezeichnet werden. In Analogie zur „world city-ness“ (TAYLOR 2000, S. 15) kann über Vernetzungsindikatoren die Netzwerk-Konnektivität innerhalb des Geflechts transnationaler Städtenetzwerke errechnet und damit die „cooperation city-ness“ bestimmt werden. Im Rahmen der vorliegenden Arbeit wurde ein **Bewertungsmodell der „cooperation city-ness“** entwickelt, das sich auf die Erfassung der Netzwerk-Konnektivität innerhalb eines transnationalen Städtenetzwerks konzentriert. Neben

einer quantitativen Erfassung der Netzwerkverknüpfungen ermöglicht es durch ihre qualitativ begründete Gewichtung, ein realistisches Bild von der tatsächlichen Interaktionsintensität und den daraus abzuleitenden Zentralitätsverhältnissen innerhalb des Netzwerks zu zeichnen (s. Abb. 18; zur Anwendung s. Abb. 56 und Abb. 57).

Kategorien der Netzwerkfunktionen	Gewichtung Netzwerkfunktionen	Begründung der Gewichtung der Netzwerkfunktionen (spezifische Situation des URB-AL-Netzwerks Nr. 8)
Beteiligung A-Projekt	1	Jede Projektbeteiligung an einem A-Projekt wird mit dem Faktor 1 gewichtet: Im Durchschnitt unterhält ein Partner im Rahmen des Projektkonsortiums Beziehungen zu 9,5 weiteren Partnern.
Beteiligung B-Projekt	2	Projektbeteiligungen an einem B-Projekt werden mit dem Faktor 2 gewichtet: Die Anzahl der Projektpartner ist zwar gleich wie bei A-Projekten, aber aufgrund des 3,2-fach größeren Budgetvolumens finden meist 3 statt 2 transnationale Projekttreffen statt und die Interaktion zwischen den Partnern ist wegen der konkreten Implementierungsmaßnahmen intensiver.
Koordination A-Projekt	3	Die Koordinationsfunktion in einem A-Projekt wird mit dem Faktor 3 gewichtet, da sie gegenüber einem Projekt Netzwerk von durchschnittlich 9,5 Partnern eine zentrale Vernetzungsfunktion mit der Aufgabe der Dynamisierung der Netzwerkkontakte zwischen allen Teilnehmern sowie der Anbindung des Subnetzwerks an das Gesamt Netzwerk bedeutet.
Koordination B-Projekt	6	Die Koordinationsfunktion in einem B-Projekt wird mit dem Faktor 6 gewichtet: Bei einer gleich großen Partnerzahl im Projekt Netzwerk werden jedoch aufgrund des 3,2-fach höheren Budgets meist 3 statt 2 transnationale Projekttreffen durchgeführt und aufgrund der Implementierungsmaßnahmen bei den Partnern wird ein intensiverer Kontakt gepflegt (ermöglicht durch die Schaffung von 1-2 extra Personalstellen beim Projektkoordinator).
Netzwerkkoordination	26	Die Koordinationsfunktion im thematischen Netzwerk wird mit dem Faktor 26 gewichtet, da sie im Falle des Netzwerks Nr. 8 gegenüber 245 Partnern relevant ist (25,8-mal mehr Partner als in einem Projekt Netzwerk). Da die Intensität der Netzwerkkontakte aber nicht so hoch ist wie innerhalb eines Projekt Netzwerks, wird die Beziehungsqualität nur in Abhängigkeit der Netzwerkgröße gerechnet, aber nicht noch zusätzlich höher gewichtet.

Quelle: Eigene Berechnungen

Abb. 18: Bewertungsmodell der „cooperation city-ness“ der Partner des URB-AL-Netzwerks Nr. 8 mit mindestens einer Projektbeteiligung

Das Bewertungsschema geht davon aus, dass Städte erst einen gewissen Zentralitätsgrad innerhalb der Netzwerkarchitektur einnehmen, wenn sie sich über die formale Mitgliedschaft im thematischen Netzwerk hinaus an den Subnetzwerken der gemeinsamen Projekte beteiligen. Eine entsprechend höhere Zentralität erlangen sie mit der Übernahme der Koordinationsfunktion für ein solches Projekt Netzwerk. Der höchste Zentralitätsgrad kann der Koordinatorenstadt des gesamten thematischen Städtenetzwerks zugeschrieben werden, da sie Kontakte zu allen Netzwerkmitgliedern unterhält, also auch zu jenen, die an keinen Projekten beteiligt sind. Entsprechend der unterschiedlichen Verknüpfungswirkung der verschiedenen Ebenen der Netzwerkfunktionen wurde der in Abb. 18 erläuterte Gewichtungsschlüssel entworfen, der bei der Errechnung der Netzwerk-Konnektivität eines Partners die differenzierte Berücksichtigung der von ihm ausgefüllten Netzwerkfunktionen ermöglicht.

3.8 Mehrebenenmodell zur Analyse transnationaler Städtenetzwerkkooperation

„Netzwerkkonzepte versuchen, komplexe Beziehungen und Interaktionen zwischen einer Vielzahl von Akteuren in Politikfeldern zu erfassen und eine Vorstellung davon zu gewinnen, wie in diesem Prozess *policy outcomes* entstehen.“

MESSNER 1995, S. 192

Bei der Untersuchung der Wirkungsweise und Wirksamkeit des entwicklungspolitischen Instruments der transnationalen Städtenetzwerke für interkommunale Kooperation ist die Kernfrage, welche Faktoren dafür ausschlaggebend sind, wie effizient und anwendungsorientiert Wissen bzw. Entwicklungsimpulse aus dem Netzwerk an die lokalen Partner und Endnutzer weitergegeben und von diesen umgesetzt werden können. Aufgrund der Komplexität des Gesamtsystems der URB-AL-Städtenetzwerke als „*clearinghouses of information*“ (KEINER & KIM 2006, S. 12) und der in ihnen ablaufenden Austauschprozesse, wurde eine systemanalytische Vorgehensweise gewählt, bei der der Forschungsgegenstand hinsichtlich seiner unterschiedlichen Elemente differenziert und schließlich die Beziehungen zwischen ihnen untersucht wurden (vgl. BORS DORF 1999, S. 83f.; HANTSCHER & THARUN 1980, S. 11 u. KITCHIN & TATE 2000, S. 83). An den Schnittstellen, die zwischen den wichtigsten Interaktionsebenen (thematisches Städtenetzwerk, Projektnetzwerke, Stadtverwaltungen, zivilgesellschaftliche Partner vor Ort) heuristisch anzunehmen sind, bestimmen dabei gewisse Faktoren, in welchem Umfang und in welcher Qualität Informationen und Entwicklungsimpulse weitergegeben bzw. aufgenommen und in die Praxis umgesetzt werden können.

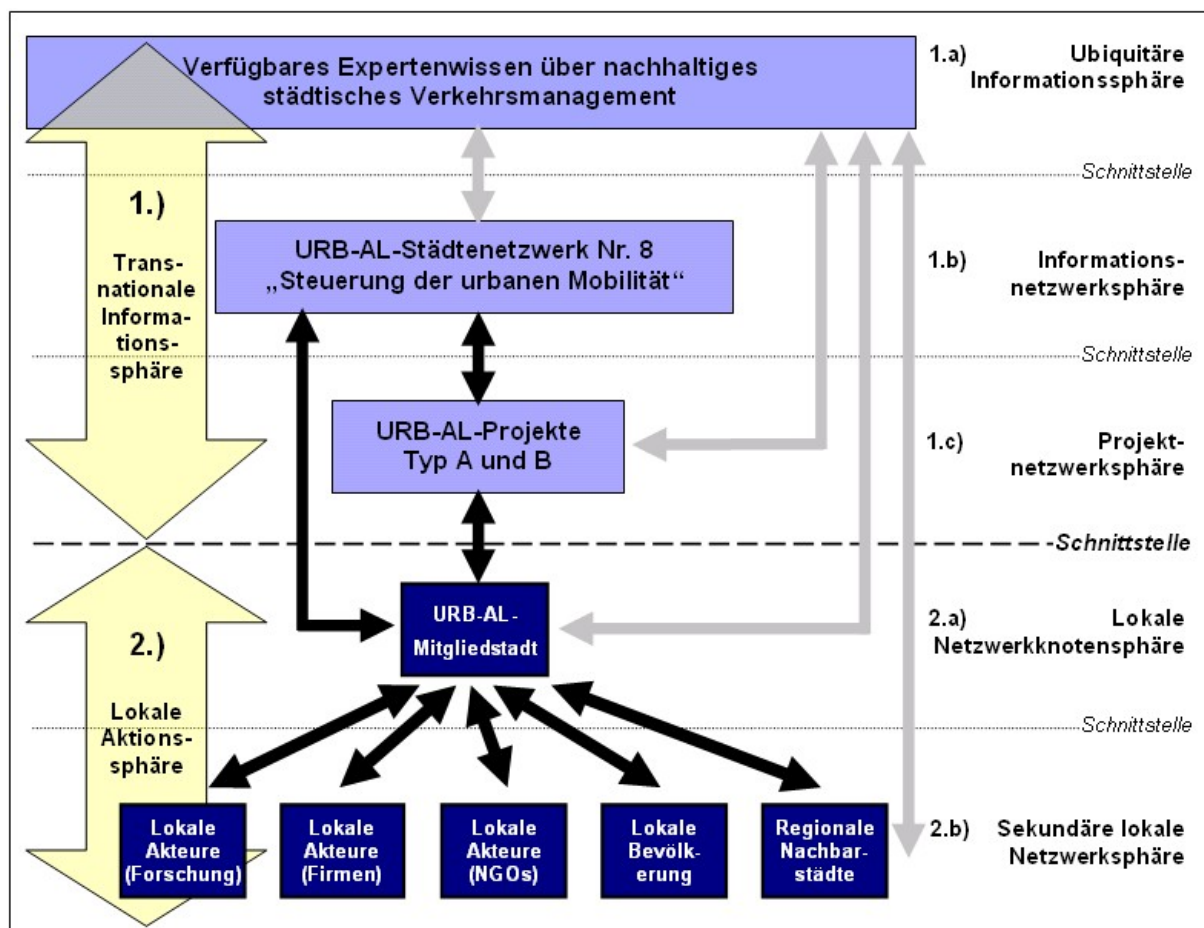
Um diese komplexen Wirkungszusammenhänge und -mechanismen systematisch analysieren zu können, wurde ein heuristisches „Mehrebenenmodell zur Analyse transnationaler Städtenetzwerkkooperation“ entwickelt (zur Anwendung des Mehrebenenmodells auf das Fallbeispiel Criciúma, Südbrasilien, siehe Abb. 68 sowie Abb. 69 und Abb. 70). Das Modell dient als Grundlage für die Untersuchung der Faktoren, die dafür maßgeblich sind, dass in transnationalen Städtenetzwerken Know-how zu einem spezifischen Themenbereich übertragen und in anwendbare Inputs bzw. Entwicklungsimpulse für Stadtverwaltungen umgewandelt wird und somit in die Gestaltung des lokalen urbanen Raumes einfließen kann. Wie Abb. 19 veranschaulicht, werden hierfür die unterschiedlichen Netzwerkebenen den beiden Hauptkategorien „transnationale Informationssphäre“ und „lokale Aktionssphäre“ zugeordnet (siehe Blockpfeile auf der linken Seite). Während in der transnationalen Informationssphäre auf der Gesamt- und Projektnetzwerkebene Informationen, Know-how und Erfahrungen zwischen den Mitgliedsstädten aus unterschiedlichen Ländern ausgetauscht bzw. gemeinsam generiert werden (dies entspräche dem „*space of flows*“ nach CASTELLS 2002, S. 453), dominiert in der lokalen Aktionssphäre, also gewissermaßen dem Knotenpunkt im Netzwerk, die ortsgebundene Umsetzung der Inputs in kommunales Handeln (dem „*space of places*“ entsprechend; ebd.):

1. **Transnationale Informationssphäre – Ebene der Netzwerkbeziehungen**

Hier werden fachspezifische Informationen mittels Netzwerkkooperation in einer transnationalen „epistemischen Gemeinschaft“ (EVERS et al. 2003, S. 53) gesammelt, ausgetauscht, an die unterschiedlichen Realitäten angepasst, bzw. neu generiert und verbreitet. Im Vordergrund stehen in der transnationalen Informationssphäre das Sammeln, Austauschen, Aufbereiten, Anpassen, Generieren und Verbreiten von Informationen im Rahmen transnationaler Kooperation.

2. **Lokale Aktionssphäre – Ebene der Netzwerkknotenpunkte**

Hier werden Informationen, die im Rahmen des transnationalen Städtenetzwerks generiert und verbreitet werden, durch Netzwerkteilnehmer absorbiert und in ihren lokalen Handlungsräumen in raum- und entwicklungswirksame Maßnahmen umgesetzt. Im Vordergrund stehen in der lokalen Aktionssphäre neben den Aspekten der Umsetzung von Informationen in lokales politisch-administratives Handeln auch der Aufbau lokaler sekundärer Netzwerkbeziehungen zur örtlichen Bevölkerung, zu zivilgesellschaftlichen Partnern und zu weiteren Kommunalverwaltungen im regionalen Umfeld.



Quelle: Verändert nach ROTHFUSS 2005, S. 258

Abb. 19: Mehrebenenmodell zur Analyse transnationaler Städtenetzwerkkooperation am Beispiel des URB-AL-Netzwerks Nr. 8

Sowohl die „transnationale Informationssphäre“ als auch die „lokale Aktionssphäre“ des Mehrebenenmodells lassen sich in weitere Subebenen untergliedern:

1. a) ***Ubiquitäre Informationssphäre***

Hierunter wird die Gesamtheit des Fachwissens zu einem bestimmten Themenbereich verstanden, zu dem Nutzer über die unterschiedlichsten Wege Zugang erhalten können. Dieser Wissensfundus kann im Internet über „virtuelle Wissensplattformen“ (EVERS et al. 2003, S. 50), also *Best Practice*-Datenbanken, Online-Publikationen etc., aber auch über Kongresse, Messen, Forschungs- und Ausbildungseinrichtungen seitens potenzieller Nutzer relativ ortsungebunden abgerufen werden. Allerdings müssen die Nutzer hier selbst die für sie relevanten Informationen suchen, auswählen und anwendungsbezogen strukturieren. Der „idealtypische Wissenskreislauf“ (EVERS et al. 2003, S. 57) schließt sich, wenn die Ergebnisse der Austausch- und Kooperationsprozesse des transnationalen Städtenetzwerks z.B. über eine Projekthomepage, über Fachpublikationen oder Fachkongresse in die „ubiquitäre Informationssphäre“ eingespeist und so potenziellen Nutzern auch außerhalb des Netzwerks weltweit zugänglich gemacht werden.

b) ***Informationsnetzwerksphäre***¹

Auf der Ebene der thematisch ausgerichteten transnationalen Städtenetzwerke wird das Fach- sowie das Erfahrungswissen der untereinander vernetzten Akteure als entwicklungsrelevantes Know-how gepoolt (vgl. MESSNER 1995, S. 206). Die Netzwerkkoordination sorgt für direkte Begegnungsmöglichkeiten zwischen den Partnern, um deren Zusammenschluss in thematisch weiter spezifizierten transnationalen Projektnetzwerken zu ermöglichen. Darüber hinaus sammelt, selektiert und strukturiert der Netzwerkkoordinator als „*information broker*“ Fach- und Erfahrungswissen sowohl aus der „ubiquitären Informationssphäre“ als auch in der Funktion eines „*network brokers*“ (ALTENBURG & MEYER-STAMER 1999, S. 1698) aus der „Projektnetzwerksphäre“ und macht es potenziellen Nutzern des gesamten thematischen Netzwerks zugänglich. Indem der Koordinator die Ergebnisse der Austauschprozesse in die „ubiquitäre Informationssphäre“ zurückspeist, macht er diese auch weiteren potenziellen Anwendern außerhalb des thematischen Netzwerks verfügbar.

c) ***Projektnetzwerksphäre***²

Zu einem weiter spezifizierten Themenbereich aus der „Informationsnetzwerksphäre“ bildet ein kleinerer Kreis von Netzwerkmitgliedern ein ebenfalls transnational ausgeprägtes Subnetzwerk. Dieses sammelt in noch intensiverem und stärker praxisorientier-

¹ Entspricht der Ebene der 13 thematischen Städtenetzwerke des URB-AL-Programms. HALL & PFEIFFER (2000, S. 260) bezeichnen das Instrument der transnationalen Städtenetzwerke, die der Verbreitung von *Best Practice* und sonstigen Innovationen im kommunalpolitischen Handlungsfeld dienen sollen, als „Informationsnetzwerke“.

² Entspricht der Ebene der 177 Projektnetzwerke, die sich bislang im Rahmen der thematischen URB-AL-Netzwerke formiert haben und den Austausch in einem anwendungsbezogenen Thema vertiefen. Im Hinblick auf diese Ebene sprechen HALL & PFEIFFER (2000, S. 260) von „Innovationszirkeln, in denen die Städte zusammenarbeiten und voneinander lernen können.“

tem Austausch das zum spezifischen Problemfeld vorhandene Fach- und Erfahrungswissen aus dem eigenen Erfahrungsfundus und aus der „ubiquitären Informationssphäre“, bzw. generiert es neu oder entwickelt es weiter und passt es an die jeweils spezifischen lokalen Bedingungen an. Die Ergebnisse werden einerseits in die lokalen politischen und administrativen Entscheidungsprozesse der beteiligten Partnerorganisationen eingespeist, andererseits werden sie über die übergeordnete „Informationsnetzwerksphäre“ auch den übrigen Mitgliedern des thematischen Städtenetzwerks zugänglich gemacht. Indem der Projektkoordinator die Ergebnisse darüber hinaus direkt in die „ubiquitäre Informationssphäre“ einspeist (z.B. durch eine Projekthomepage und Fachpublikationen), macht er sie auch weiteren potenziellen Anwendern außerhalb des übergeordneten thematischen Netzwerks verfügbar.

2. a) *Lokale Netzwerkknotensphäre*¹

Lokale Akteure, im Falle des URB-AL-Programms in erster Linie Stadtverwaltungen, stellen die Knotenpunkte im transnationalen Informationsnetzwerk dar. Unter Maßgabe ihrer „*absorptive capacity*“ (COHEN & LEVINTHAL 1990) wird durch sie sowohl Fachwissen als „kontextunabhängige Informationen“ (EVERS et al. 2003, S. 58) als auch Erfahrungswissen anderer Netzwerk- und Projektpartner unter gezielten Umsetzungsaspekten aus den drei Ebenen der „transnationalen Informationssphäre“ „als Wissen lokal eingebettet“ (ebd.). Aufgenommenes Wissen und Impulse aus den übergeordneten Ebenen werden schließlich im Sinne optimierten politischen und administrativen Handelns in konkrete, lokal wirksame Maßnahmen umgesetzt.

Die lokale Umsetzung geschieht in der Regel in enger Zusammenarbeit zwischen dem direkt in die transnationale Netzwerkkooperation involvierten Repräsentanten der Mitgliedsstadt auf der einen Seite und zahlreichen weiteren relevanten Akteuren innerhalb der Institution des Netzwerkmitglieds auf der anderen Seite, so dass an dieser Interaktionsstelle eine weitere, nämlich *organisationsinterne Schnittstelle* entsteht. Die Durchlässigkeit dieser Schnittstelle ist entscheidend für eine erfolgreiche und langfristig wirksame Institutionalisierung des gewonnenen Know-hows und für die praxiswirksame Nutzung der Entwicklungsimpulse.

Durch die Nutzung der Informationen und Impulse aus der transnationalen Städtenetzwerkkooperation wird angestrebt, die *Performance* des vernetzten lokalstaatlichen Akteurs einerseits als Förderer innovations- und kooperationsfreundlicher lokaler Entwicklungsrahmenbedingungen zu verbessern und andererseits die Mitgliedsstadt in ihrer Funktion als „Informationsstadt“ (CASTELLS 1999, S. 53) zu stärken, um den Ort erfolgreicher im – zu großen Teilen auf Informationsströmen basierenden – „*space of flows*“ (CASTELLS 2002, S. 453) und „*relations*“ (BEAVERSTOCK et al. 2000, S. 126) der globalen Wirtschaftsnetzwerke zu positionieren. Durch die Stärkung der „*local administrative*

¹ Entspricht den Kommunen, die mit insgesamt 2.482 Beteiligungen in die thematischen Netzwerke bzw. mit 1.423 Beteiligungen (inklusive externe Partner) in die Projektnetzwerke des URB-AL-Programms integriert sind.

capabilities“ werden die „'soft' or qualitative locational factors“ (CAPPELLIN 1998, S. 99) am Standort des Netzwerkknotenpunkts aufgewertet, denn „*the competitiveness of firms depends on [...] the supply of modern public services*“ (ebd., S. 98). Das aus der „transnationalen Informationssphäre“ absorbierte und im örtlichen Umsetzungsprozess mit praktischen Erfahrungen saturierte lokale Expertenwissen wird über den Netzwerkknoten hinaus im Rahmen des Aufbaus „sekundärer lokaler Kooperationsnetzwerke“ vor Ort weitergegeben und breiter nutzbar gemacht. Durch das Rückspeisen des lokalen Expertenwissens in die drei übergeordneten Ebenen der „transnationalen Informationssphäre“ hinein werden die neu gewonnenen Erfahrungen auch anderen Netzwerkmitgliedern und sonstigen potenziellen Anwendern außerhalb des Städtenetzwerks zugänglich gemacht.

b) *Sekundäre lokale Netzwerksphäre*¹

Die Mitgliedsstädte gehen entsprechend der Programmierung des transnationalen Städtenetzwerks Kooperationsbeziehungen mit der lokalen Bevölkerung, zivilgesellschaftlichen Organisationen und privatwirtschaftlichen Akteuren sowie darüber hinaus auch mit weiteren Stadtverwaltungen der Region ein. Damit reproduziert sich „in den einzelnen Ländern“ die „Netzwerk-Architektur in regionalen und lokalen Zentren“ (CASTELLS 1999, S. 43). Die Partner der „sekundären lokalen Netzwerke“ profitieren somit indirekt von den Informationsflüssen und Entwicklungsimpulsen aus dem transnationalen Kooperationsnetzwerk. In diesem Sinne induziert die „lokale Netzwerkknotensphäre“ – also die in das transnationale Städtenetzwerk eingebundene Stadtverwaltung – entsprechend der Programmierung des Gesamtnetzwerks sekundäre Strukturen lokaler Kooperationsnetzwerke. Durch die Vernetzung örtlicher Akteure in *Public Private Partnership*-Beziehungen entsteht Sozialkapital und demnach eine immaterielle Art regionaler Infrastruktur (vgl. FÜRST & SCHUBERT 2001, S. 36). Damit generiert der Netzwerkknotenpunkt „*spread effects*“ (MYRDAL 1974, S. 38ff.), die statt einer Polarisierung durch selektive transnationale Vernetzung (vgl. KERN 2001, S. 112) für eine räumlich ausgleichende regionale Integration und Aufwertung der funktional verknüpften Umlandregion sorgen, indem Entwicklungsimpulse weitergegeben werden und vor Ort der Entstehungsprozess lokaler Netzwerke im Sinne eines Kreativen Milieus bzw. einer Lernenden Region unterstützt wird (vgl. BUTZIN 2000, S. 152ff.).

Zwischen der „transnationalen Informationssphäre“ und der „lokalen Aktionssphäre“ sowie zwischen den insgesamt fünf Unterebenen werden modellhaft membranartige „*Schnittstellen*“ angenommen, die in Bezug auf den wechselseitigen Fluss von Informationen zwischen den verschiedenen Sphären sowohl als „*Informationstransformator*“ als auch als „*Informationswiderstand*“ wirken können. Die Beschaffenheit dieser Schnittstellen entscheidet darüber, in

¹ COY & KRAAS (2003, S. 40) stellen zur Bedeutung dieser Ebene fest: „Ein Schlüssel zu einer humaneren Gestaltung der Städte in den Entwicklungsländern liegt im Aufbau und in der Stärkung zivilgesellschaftlicher Netzwerke, in denen [auch; Ergänz. d. Verf.] Verwaltung, Politik und Privatwirtschaft auf der Ebene von Stadtquartieren und Nachbarschaften kulturell angepasste, eigene innovative Strategien zur Verbesserung der Lebensqualität entwickeln. Die Analyse derartiger Netzwerke, ihrer Machtkonstellationen und institutionellen Einbettung sowie ihrer Steuerungsformen zählt ebenso zu den Aufgaben moderner geographischer Stadtforschung.“

welchem Umfang und in welcher Qualität Informationen und Impulse aus einer übergeordneten Ebene weitergegeben werden und wie wirkungsvoll diese in einer nachgeordneten Ebene aufgenommen und in lokal wirksame Maßnahmen umgesetzt werden können. Im Sinne eines „idealtypischen Wissenskreislaufs“ (EVERS et al. 2003, S. 57) wird lokales Erfahrungswissen nach dem „austauschtheoretischen Reziprozitätsprinzip“ (FÜRST & SCHUBERT 2001, S. 34) der auf Gegenseitigkeit basierenden Vernetzung wiederum in entgegengesetzter Richtung in die transnationale Informationssphäre zurückgespeist und in Form eines „selektierten, validierten, erfahrungsgesättigten EZ-Anwendungswissens“ (EVERS et al. 2003, ebd.) für weitere Netzwerkmitglieder und sonstige potenzielle Nutzer zugänglich gemacht. Im Hinblick auf die zielführende Weitergabe fachlicher Informationen können die Schnittstellen des Modells also in beiden Richtungen des Informationsflusses entweder produktiv als Informationstransformator oder auch kontraproduktiv als Informationswiderstand wirken:

1. *Schnittstellen als Informationstransformator*

Die Schnittstellen zwischen den Interaktionsebenen wirken als Informationstransformator, wenn die Netzwerkakteure in der Lage sind, in beiden Richtungen des Schnittstellen übergreifenden Informationsflusses – also sowohl im Hinblick auf die Absorption fremden als auch auf den Transfer eigenen Wissens – zielgerichtete Auswahl- und Aufbereitungsleistungen zu erbringen, um die Fachinformationen so zu transformieren, dass sie auf der jeweiligen Zielebene des Wissensflusses nutzbar gemacht werden können. Hinzu kommt, dass für die möglichst reibungslose Aufnahme bzw. Weitergabe von Informationen geeignete Medien bzw. direkte Begegnungs- und Kooperationsmöglichkeiten zwischen den Akteuren geschaffen werden müssen.

2. *Schnittstellen als Informationswiderstand*

Die Schnittstellen zwischen den Interaktionsebenen können in beiden Richtungen als Informationswiderstand wirken, wodurch – bedingt durch unterschiedliche Faktoren, die beiderseits der Schnittstelle auftreten können – die Absorption von Informationen aus bzw. ihr Transfer in andere Interaktionsebenen hinein behindert wird.¹ Da hierdurch die Leistungsfähigkeit von Städtenetzwerken als Instrument der Informations- und Innovationsdiffusion beeinträchtigt wird, muss die Analyse der hierfür relevanten Faktoren Grundlage für Maßnahmen zur Verbesserung der Wirkungsweise und Wirksamkeit des Kooperationsinstruments sein.

Das Mehrebenenmodell kann statt zur Untersuchung des Informationsaustauschs zwischen den unterschiedlichen Interaktionsebenen auch auf die Analyse der *Formierung transnationaler Städtenetzwerkstrukturen im Raum* angewendet werden. Dabei rückt die Frage nach den Zugangsmöglichkeiten von Kommunalverwaltungen zum Netzwerk und zu den zentralen

¹ Diese können z.B. entstehen durch Barrieren sprachlicher oder kultureller Art, durch die Unvergleichbarkeit der Ausgangssituation verschiedener Mitgliedsstädte, durch den Mangel an finanziellen Ressourcen, qualifiziertem Personal und geeigneter technischer Infrastruktur für die lokale Umsetzung innovativer Lösungen.

Steuerungsfunktionen in ihm¹ in den Mittelpunkt des Forschungsinteresses. In diesem Anwendungsfall des Mehrebenenmodells gilt es, die Faktoren zu analysieren, die entweder den Zugang von Kommunen erleichtern oder erschweren. Gewisse Faktoren sorgen demnach dafür, dass die Schnittstellen zwischen kooperationswilligen Kommunen und dem transnationalen Städtenetzwerk sowie seinen zentralen Steuerungsfunktionen als **Zugangsförderer** bzw. als **Zugangsbarriere** wirken (siehe zur konkreten Anwendung des Modells Abb. 59 und Abb. 60 in Kap. 5.2.5). Indem diese Faktoren selektiv auf die Zugangschancen von Städten wirken, sind sie – je nach räumlicher Verteilung der für den Selektionsprozess relevanten Variablen – für die Formierung unterschiedlicher regionaler Vernetzungsdichten und damit auch für die Herausbildung räumlicher Asymmetrien verantwortlich (siehe kartographische Darstellung in Abb. 61).

Bei der Durchführung der empirischen Erhebungen auf der Grundlage des „Mehrebenenmodells zur Analyse transnationaler Städtenetzwerkkooperation“ ist es hilfreich, bei verschiedenen Aspekten auf die von LATOUR (1987) und LAW (1992) begründete „**Actor-Network Theory**“ zu rekurrieren. Dieser theoretische Ansatz verlangt die Aufhebung des Dualismus zwischen menschlichen Akteuren einerseits („*actors*“) und Artefakten wie Computern, Dokumenten, Organisationen etc. andererseits („*actants*“). Letzteren wird gleichermaßen die Eigenschaft zugeschrieben, die Bildung und Entwicklung von Netzwerken gleichsam aktiv zu bedingen und zu beeinflussen (vgl. CRAWFORD 2004; LAW 1992, S. 382f.; MURDOCH 1997, S. 326ff; NEWTON 2002, S. 536; SALDANHA 2003, S. 421; SMITH 2003, S. 34ff; TATNALL & GILDING 1999, S. 958). Demnach gilt es, bei der Untersuchung der für die *Performance* einer Schnittstelle als Informationstransformator bzw. als Informationswiderstand maßgeblichen Faktoren nicht nur die Rolle der persönlichen „*actors*“, sondern auch die der unpersönlichen „*actants*“ zu berücksichtigen.²

¹ Dies sind im Falle der 13 URB-AL-Städtenetzwerke die Funktionen der Projektkoordination auf der Ebene der „Projektnetzwerksphäre“ und die der Netzwerkkoordination auf der Ebene der „Informationsnetzwerksphäre“.

² „*Actants*“ wären im Falle der URB-AL-Städtenetzwerke etwa die offiziellen Programmrichtlinien, Projektbudgets, das Internet und andere Kommunikations- sowie Transporttechnologien etc.

4 Theoretische Fundierung des Forschungsdesigns und methodische Vorgehensweise

Eine fundierte wissenschaftliche Analyse transnationaler Städtenetzwerke im Rahmen geographischer Entwicklungsforschung erfordert eine „Annäherung an den [...] Untersuchungsgegenstand über mehrere Maßstabebenen und multisektoral“ (KRÜGER 2003, S. 6). Die vielperspektivische, multidisziplinäre Herangehensweise setzt einen empirischen Ansatz voraus, der qualitative und quantitative Methoden in wechselseitiger Ergänzung kombiniert. Da das Entwicklungsinstrument der transnationalen Städtenetzwerkkooperation bisher erst ansatzweise wissenschaftlich aufgearbeitet wurde, mussten die Forschungsfragen, Hypothesen und Methoden der vorliegenden Arbeit so gewählt werden, dass eine breit angelegte und anschlussfähige theoretisch-konzeptionelle Durchdringung des Untersuchungsfeldes möglich wurde. Dabei standen die Struktur der Netzwerkbeziehungen unter Berücksichtigung etwaiger räumlicher Asymmetrien sowie die Erfassung der Funktionsmechanismen und Wirkungszusammenhänge innerhalb der Städtenetzwerke im Mittelpunkt.

Über das URB-AL-Programm wurden neben einer kleineren Anzahl sozial- und wirtschaftswissenschaftlicher Diplom- und Masterarbeiten (z.B. BECKER 2003 u. SOL MINA 2005) lediglich Evaluationsstudien im Auftrag der EU-Kommission (vgl. DE GROOTE & CABALLEROS 2004 und UGARTE & VERGARA 2006) und eine Sammlung wissenschaftlicher Kurzstudien von programmbegleitenden Experten (vgl. GODÍÑEZ ZÚÑIGA & HUERTO ROMERO 2004) angefertigt. Keine dieser Arbeiten widmete sich jedoch der systematischen Erfassung der Informationsströme innerhalb der transnationalen Städtenetzwerke sowie ihrer lokalen Wirkungsweise und Wirksamkeit am Standort eines Netzwerkknotenpunkts. Auch die Raumwirksamkeit der transnationalen Städtenetzwerkkooperation wurde dabei, von allgemeinen Aussagen über räumliche Asymmetrien in der Vernetzungsdichte abgesehen, nicht näher untersucht. In diesen Bereichen besteht demnach eine eklatante Forschungslücke in Bezug auf den Vernetzungsansatz als Entwicklungsinstrument zur Förderung des Know-how-Transfers und der Kooperation zwischen Kommunalverwaltungen (vgl. DRAIBE 2004, S. 276ff; KEINER & KIM 2006, S. 2 u. VIRAPATIRIN 2004, S. 54). Im Rahmen der vorliegenden Arbeit soll daher ein Beitrag zur theoretisch-konzeptionellen Durchdringung der transnationalen Städtenetzwerkkooperation als einem raumwirksamen Entwicklungsinstrument geleistet werden.

Im ersten Abschnitt des Kapitels 4 wird das grundlegende Forschungsdesign der Arbeit vorgestellt. Durch seinen zweistufigen Aufbau erlaubte es zunächst eine induktiv angelegte Erschließung der grundlegenden Problemzusammenhänge und darauf aufbauend die Erarbeitung des in Kapitel 3.8 vorgestellten „Mehrebenenmodells zur Analyse transnationaler Städtenetzwerkkooperation“, welches der Systematisierung des weiteren Verlaufs der empirischen Forschung diene. Im darauf folgenden Abschnitt 4.2 werden die Forschungsfragen erläutert und auf den bereits dargelegten theoretischen Grundlagen die für die empirischen Erhebungen maßgeblichen Hypothesen aufgestellt. Die Komplexität des Untersuchungsgegenstandes machte den komplementären Einsatz qualitativer und quantitativer Methoden erforderlich,

deren Ergebnisse im Bedarfsfall mithilfe des Ansatzes der Methoden-Triangulation ausgewertet und interpretiert wurden (s. Kap. 4.3). Das im Forschungsverlauf angewandte Methodenset wird schließlich vor dem Hintergrund der jeweiligen Einsatzbereiche vorgestellt und die spezifische Eignung der Messinstrumente anhand der Fragestellung des betreffenden Untersuchungsabschnitts diskutiert (s. Kap. 4.4).

4.1 Die Grundzüge des Forschungsdesigns

Bei transnationalen Städtenetzwerken handelt es sich um komplexe Systeme mit zahlreichen unterschiedlichen Akteurstypen und Akteursebenen. Folglich erfordert ihre empirische Erforschung einen systemanalytischen Ansatz, bei dem zunächst durch die Bildung eines Modells versucht wird, die komplexen Wirkungs- und Beziehungszusammenhänge zu strukturieren (vgl. BORSDORF 1999, S. 83). Denn die „Einzelelemente eines Supersystems stehen nicht alle in gleichwertiger direkter Verflechtung mit diesem, sondern gruppieren sich in Subsystemkomplexen“ (ebd.). Zur schematischen Abbildung des „Supersystems“ URB-AL-Programm und der darunter subsumierten thematischen Städtenetzwerke mit ihrer Vielzahl von Partnerstädten und Partnerinstitutionen wurde das „Mehrebenenmodell zur Analyse transnationaler Städtenetzwerkkooperation“ entwickelt (s. Kap. 3.8). Anhand dieses Modells lassen sich die für den Kooperationsprozess relevanten Interaktionsebenen von der primär auf Informationsaustausch abzielenden „transnationalen Informationssphäre“ bis hin zur umsetzungsbezogenen „lokalen Aktionssphäre“ ausdifferenzieren.

Aufgrund der hohen Komplexität und der bisher nur ansatzweisen theoretischen Durchdringung des Untersuchungsgegenstandes war ein ausschließliches Vorgehen nach dem neopositivistischen Deduktionsmodell nicht möglich. Die metatheoretische Grundlegung der Arbeit musste hingegen entsprechend dem Schema des hermeneutischen Zirkels erweitert werden (vgl. BORSDORF 1999, S. 26): Ausgehend vom Stand der Fachliteratur und dem Vorverständnis der Funktionsweise transnationaler Städtenetzwerke durch teilnehmende Beobachtung mussten in einem „zirkulären Ansatz sich vertiefender Erkenntniskreise“ (ebd.) schrittweise neue Erkenntnisse gewonnen und die theoretischen Grundlagen weiterentwickelt werden. So führte im Sinne einer induktiven Vorgehensweise eine erste Phase empirischer Erhebungen mit Schwerpunktlegung auf teilnehmende Beobachtung, problemzentrierte Expertengespräche mit einem hohen Grad an Offenheit sowie erste quantitative Befragungen (Nr. 1 „Motivation“ und Nr. 2 „Evaluierung“; s. Abb. 20) zu einer vertieften theoretischen Durchdringung des Forschungsgegenstands. Die in dieser ersten empirischen Phase gewonnenen Erkenntnisse flossen in die Aufstellung eines „*conceptual model*“ (KITCHIN & TATE 2000, S. 83), dem in Kapitel 3.8 beschriebenen „Mehrebenenmodell zur Analyse transnationaler Städtenetzwerkkooperation“ ein. Auf dieser theoretischen Analysegrundlage und den sich daraus ergebenden Fragestellungen zur Effizienz und Raumwirksamkeit des Kooperationsinstruments der Städtenetzwerke konnten schließlich die zentralen Hypothesen entwickelt und entsprechend dem deduktiven Schema (vgl. BORSDORF 1999, S. 9; KITCHIN & TATE 2000, S. 23 u. REUBER & PAFFENBACH 2005, S. 44) im zweiten Forschungsabschnitt überprüft werden (zusammenfas-

send s. Kap. 6.1). Methodisch geschah dies ebenfalls durch offene problemzentrierte Expertengespräche und teilnehmende Beobachtung sowie zusätzlich anhand der Fallstudie Criciúma, der leitfadengestützten Experteninterviews mit Projektkoordinatoren und der quantitativen Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“ (s. Abb. 20). Bei der Auswertung und Interpretation der Ergebnisse wurde – einerseits mit dem Ziel der Validierung der Ergebnisse, andererseits zur Vertiefung des Verständnisses des Untersuchungsgegenstands – das Instrument der Triangulation eingesetzt (s. Kap. 4.3).

Da BRAUKMEIER (1992, S. 5) zuzustimmen ist, dass „vor allem methodische Probleme einen mindestens ebenso großen Einfluss auf Gelingen oder Misslingen eines Forschungsunternehmens haben, wie ein adäquates theoretisches Konzept“, soll diesem Aspekt in der vorliegenden Arbeit ausreichend Raum gewährt werden. Dies ist insbesondere von Bedeutung, da der Methodik gerade bei einem Untersuchungsfeld, das aufgrund seiner Komplexität und transnationalen Ausprägung erhöhte Anforderungen an das Forschungsdesign stellt, ein besonderes Gewicht zukommt. Der zentrale Teil des Forschungsprozesses – nämlich jener der Datengewinnung und -aufbereitung einschließlich der dabei aufgetretenen Probleme, die in der Dokumentation von Forschungsprojekten häufig als „*Black Box*“ (ebd., S. 14) ausgeblendet werden – soll im Methodenteil sowie im Verlauf der Darstellung der empirischen Ergebnisse transparent gemacht werden. BRAUKMEIER (vgl. ebd.) zufolge wird gerade bei methodisch anspruchsvollen Forschungsarbeiten zu komplexen Entwicklungsthemen in Entwicklungsländern die Validität der Aussagen für Außenstehende erst nachvollziehbar, wenn dargelegt wird, welche Probleme in diesen beiden zentralen Teilphasen des empirischen Forschungsprozesses aufgetreten sind und welche Problemlösungsstrategien zu deren Behebung entwickelt wurden.

4.2 Forschungsfragen und Hypothesen

Aufgrund der bereits erwähnten Tatsache, dass grundlegende theoretische und empirische Erkenntnisse über die Wirkungsweise und Wirksamkeit kommunaler Kooperation in transnationalen Städtenetzwerken noch weitgehend fehlen, musste die inhaltliche Reichweite der Forschungsfrage so weit gesteckt werden, dass ein umfassendes Verständnis der Wirkungsmechanismen erzielt werden kann. So ist es das Anliegen der Arbeit, einen ersten theoretisch-konzeptionellen Gesamtzusammenhang innerhalb des Themenkomplexes herzustellen. In diesem Sinne zielt die erste grundlegende Forschungsfrage auf ein Grundverständnis der Formierung, Funktionsweise und Wirksamkeit kommunaler Kooperationsprozesse auf und zwischen den unterschiedlichen Interaktionsebenen, die im „Mehrebenenmodell zur Analyse transnationaler Städtenetzwerkkooperation“ aufgezeigt wurden (s. Abb. 19).

Angesichts der Tatsache, dass mit der Netzwerk-Metapher häufig *per se* horizontale Beziehungsmuster verbunden werden (vgl. MOULAERT & CABARET 2006, S. 52ff.) und eine relativ ausgeglichene Verteilung der Netzwerkknoten im Raum suggeriert wird, drängt sich unter dem Blickwinkel einer geographischen Betrachtungsweise die Frage nach der tatsächlichen

Raumwirksamkeit des Instruments der transnationalen Städtenetzwerkkooperation auf. Die zweite zentrale Forschungsfrage zielt demnach auf die Funktions- und Wirkungsweise der transnationalen Städtenetzwerke und setzt diese in Zusammenhang mit der spezifischen Programmierung der Funktionslogik dieser Städtenetzwerke.

Forschungsfrage und Hypothese 1

Seit der Weltumweltkonferenz von Rio de Janeiro im Jahr 1992 wird allgemein anerkannt, dass das Ziel nachhaltiger Entwicklung auf globaler Ebene nicht alleine durch die Nationalstaaten im Rahmen multilateraler Abkommen und nationaler Gesetzgebung erreicht werden kann. In der Agenda 21 wird die zentrale Rolle der Kommunen für eine nachhaltige Entwicklung unterstrichen und mit dem Ziel der Beschleunigung des Wandels zur globalen Vernetzung zwischen Stadtverwaltungen aufgerufen. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob und unter welchen Bedingungen transnationale Städtenetzwerke ein effizientes Instrument zur breitenwirksamen Generierung, Verbreitung und Impulssetzung für innovative Lösungsansätze im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung im urbanen Raum sein können. Aus diesem Blickwinkel kann die erste zentrale Forschungsfrage formuliert werden:

- Forschungsfrage 1:** Ist das Instrument transnationaler Städtenetzwerkkooperation in der Lage, *effizient die Übertragung von Informationen und Entwicklungsimpulsen* über das Netzwerk *an lokale Partner* zu betreiben und diese in der *kommunalpolitischen Praxis nutzbar* zu machen?
- 1.1:** Wie *formieren* sich transnationale Städtenetzwerke und welchen *Motivationshintergrund* haben dabei lokale Gebietskörperschaften für die Teilnahme?
- 1.2:** *Welche Faktoren sind für die Effizienz und Effektivität* des Instruments transnationaler Städtenetzwerkkooperation *ausschlaggebend*?

Aus diesen Fragestellungen heraus ergaben sich auf der Grundlage erster empirischer Erhebungen und dadurch induktiv gewonnener Erkenntnisse die folgenden Hypothesen, deren Überprüfung den weiteren Forschungsverlauf bestimmte:

- Hypothese 1:** Das *Kooperationsinstrument* der transnationalen Städtenetzwerke *überträgt* aufgrund seiner dezentralen Struktur (Vielzahl von Partnern) und seiner Funktionsweise (horizontal angelegte Austauschprozesse) *effizient und breitenwirksam Impulse und fördert lokale Entwicklungsprozesse*.
- 1.1:** Die *Beteiligungsstrukturen* transnationaler Städtenetzwerke entstehen *pfadabhängig* und reproduzieren bereits bestehende Kontaktnetzwerke.
- 1.2:** *Entscheidend für die Effizienz* der Informationsübertragung und die lokale Effektivität des Instruments der transnationalen Städtenetz-

werkkooperation sind insbesondere *persönliche Faktoren* aufseiten der *Schlüsselpersonen im Kooperationsprozess*.

Forschungsfrage und Hypothese 2

Betrachtet man die Verteilung der Knotenpunkte eines transnationalen Städtenetzwerks im Raum, so rückt die Frage in den Mittelpunkt, ob und unter welchen Bedingungen Netzwerkkooperation räumlich ausgeglichene Entwicklungsstrukturen sowohl auf der transnationalen als auch auf der subnationalen Ebene fördern kann. In einer einleitenden induktiven Forschungsphase konnte diesbezüglich das Vorverständnis gewonnen werden, dass nicht nur die Festlegung der übergeordneten Zielsetzung, sondern auch eine entsprechende Ausgestaltung der Steuerungsmechanismen und Förderkonditionen der URB-AL-Städtenetzwerke ein relevanter Faktor hinsichtlich der Raumwirksamkeit des Kooperationsinstruments sind. Aus diesem Zusammenhang leitet sich der zweite zentrale Fragenkomplex der vorliegenden Arbeit ab:

Forschungsfrage 2: Wie beeinflusst die leitbildartige „*Programmierung*“ der Funktionslogik des URB-AL-Programms und die damit einhergehende Ausgestaltung der Steuerungsmechanismen und Förderkonditionen die Struktur sowie die *Funktions- und Wirkungsweise* der transnationalen Städtenetzwerke *im Raum*?

2.1: *Reproduziert sich* die „*Programmierung*“ der Städtenetzwerke *an den Standorten der Knotenpunkte*? Gelingt es also den Mitgliedsstädten, die auf transnationaler Ebene gemachte Erfahrung der kooperativen Vernetzung auf die lokale Ebene zu übertragen und dort analog „*sekundäre lokale Netzwerke*“ für partizipative und kleinräumig ausgleichende Entwicklung zu induzieren? Welches sind die ausschlaggebenden Faktoren hierfür?

Die Hypothese 2 basiert auf polarisationstheoretischen Annahmen (MYRDAL 1974) und stützt sich auf Erkenntnisse der *Global City*-Forschung (CASTELLS 1999, HALL 2002, SASSEN 2003 u. SCHOLZ 2002), denen zufolge sich Agglomerations- und Polarisierungstendenzen in jenen Raum- und Beziehungsstrukturen niederschlagen müssten, die sich im Rahmen „intentionaler“ (BUTZIN 2000, S. 151) Städtenetzwerke formieren, sofern keine wirksame gegensteuernde „*Programmierung*“ (CASTELLS 2001, S. 438) diese Tendenz ausgleicht:

Hypothese 2: Wird *transnationale Städtenetzwerkkooperation ohne* eine *wirksame, auf Ausgleich zielende „Programmierung“* betrieben, so *verstärkt* das Instrument die *Polarisierung* zwischen höher entwickelten Zentren einerseits und weniger entwickelten Orten andererseits.

2.1: Die *Programmierungslogik* ausgleichender Vernetzung auf Programmebene *reproduziert sich am Standort des Netzwerkknotenpunkts* in Form von „*sekundären lokalen Netzwerken*“.

4.3 *Triangulation: Komplementärer Einsatz qualitativer und quantitativer Methoden*

Ein zeitgemäßes Wissenschaftsverständnis verzichtet weitgehend auf eine Trennung der Fachdisziplinen nach Forschungsgegenständen und differenziert sie stärker nach ihrem spezifischen Erkenntnisinteresse (vgl. BORS DORF 1999, S. 87 u. ZIERHOFER 2000, S. 144). Transnationale Städtenetzwerke können nur aus einer interdisziplinären Forschungsperspektive heraus ganzheitlich erfasst werden. Dies erfordert ein entsprechend breit angelegtes methodisches Instrumentarium. Der „Methodenpluralismus“ (BORS DORF 1999, S. 28) muss jedoch gezielt und unter Berücksichtigung der theoretischen Annahmen bezüglich des jeweils zu untersuchenden Sachverhalts (vgl. KELLE 2004, S. 40) eingesetzt werden, um zum einen die Validität der Forschungsergebnisse zu steigern, insbesondere aber auch die Erkenntnistiefe zu vergrößern. Dieses Doppelziel kann über den Ansatz der *Triangulation*¹ erreicht werden (vgl. FLICK 2000, S. 311), der einen konzeptionellen Rahmen für die Integration der häufig immer noch als rivalisierend betrachteten qualitativen und quantitativen Methoden bietet (vgl. FLICK 2004, S. 85 u. KELLE 2004, S. 31ff.). Der Begriff der „Triangulation“ wurde durch die sozialwissenschaftliche Methodenlehre aus der Geodäsie abgeleitet.² Triangulation wird dabei als Metapher verwendet, unter anderem für die Untersuchung eines Sachverhaltes unter Verwendung unterschiedlicher empirischer Forschungsmethoden. Der Ansatz zeigt seine Stärke insbesondere bei komplexen Untersuchungsobjekten, die mit nur einer Erhebungsmethode nicht umfassend durchdrungen werden könnten (vgl. FLICK 2000, S. 311 u. 2004, S. 66; KELLE 2004, S. 32ff. u. KELLE & ERZBERGER 2000, S. 304). Bei der Triangulation ist im Sinne einer Validierung nicht nur die Konvergenz der unterschiedlichen Daten interessant, sondern auch eine etwaige Divergenz, da sie einerseits dazu beitragen kann, die Unzulänglichkeit einer einzelnen Untersuchungsmethode auszugleichen, andererseits aber auch Hinweise darauf geben kann, dass die zugrunde gelegten theoretischen Annahmen eventuell einer Revision bedürfen oder sogar neue theoretische Erklärungsansätze entwickelt werden müssen (vgl. ebd. 2000, S. 306f.).

Eine *Methoden-Triangulation* wurde im Rahmen der Fallstudie in Criciúma, Brasilien, durchgeführt, bei der die gleichen Personen, die an der Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“ mit teilstandardisiertem Fragebogen teilnahmen, in vertiefenden Experteninterviews befragt wurden. Diese beiden Erhebungsmethoden wurden durch Besichtigungen der konkreten Ergebnisse der Netzwerkkooperation vor Ort ergänzt, wobei teilweise auch unabhängige zivilgesellschaftliche Kooperationspartner zu den relevanten Sachverhalten befragt werden konn-

¹ Der Forschungsansatz der Triangulation lässt sich in insgesamt vier verschiedene Anwendungen untergliedern: 1.) *Daten-Triangulation*, bei der Daten aus verschiedenen Quellen verwendet werden; 2.) *Investigator-Triangulation*, bei der verschiedene Interviewer eingesetzt werden, um subjektive Einflüsse auszuschalten; 3.) *Theorien-Triangulation*, bei der die empirischen Ergebnisse unter verschiedenen theoretischen Blickwinkeln interpretiert werden und 4.) *Methoden-Triangulation*, bei der unterschiedliche empirische Methoden angewendet werden, um eine erhöhte Validität und Erkenntnistiefe zu erzielen (vgl. DENZIN 1978, S. 295ff.).

² Triangulation bedeutet in der optischen Messtechnik der Geodäsie die eindeutige Lagebestimmung eines Standorts durch Winkelmessung, ausgehend von zwei Standpunkten mit bekanntem Abstand.

ten, um die Aussagen der lokalen Netzwerkpartner zu überprüfen bzw. zu ergänzen. Des Weiteren konnte die Einschätzung der Sachverhalte durch die lokalen Akteure im Sinne einer Daten-Triangulation mit den Aussagen der Koordinatoren der sechs gemeinsamen Projekte verglichen werden, an denen Criciúma beteiligt war.

Eine *Daten-Triangulation*, das heißt ein wechselseitiger Bezug von Untersuchungsergebnissen, die sich zwar auf den gleichen Sachverhalt, aber auf unterschiedliche Befragtenkreise beziehen, konnte in folgenden Fällen realisiert werden: Die quantitative Befragung Nr. 3 zu Problemen und Erfolgen der Projektzusammenarbeit, die sich mit einem teilstandardisiertem Fragebogen an die Gesamtheit der Projektteilnehmer richtete, wurde mit den bereits erwähnten Experteninterviews mit Projektleitern trianguliert. Ergänzt wurde diese Perspektive durch eigene teilnehmende Beobachtung im Rahmen der Gesamtnetzwerkkoordination bzw. als Teilnehmer an Projekttreffen und durch Experteninterviews mit einzelnen Schlüsselpersonen unter den Projektteilnehmern, von deren Seite die Offenheit bestand, auch kritische Themen, wie etwa Defizite in der Projektdurchführung, zu behandeln. In Bezug auf die Analyse der Wirkungsweise und Wirksamkeit des Gesamtkomplexes des URB-AL-Programms wurde ebenfalls eine Triangulation an Datensätzen durchgeführt. Dabei wurden statistische Programm- und Projektdaten von EuropeAid, Ergebnisse bereits durchgeführter Evaluationsstudien und eigene quantitative sowie qualitative Forschungsergebnisse (Befragung Nr. 1 mit standardisiertem Fragebogen, Experteninterviews mit Schlüsselpersonen der Programmabwicklung, teilnehmende Beobachtung) in wechselseitige Beziehung zueinander gesetzt, um einerseits Untersuchungsergebnisse unterschiedlicher Provenienz zu validieren und andererseits die Erkenntnistiefe in Bezug auf den Gesamtkomplex der URB-AL-Städtenetzwerkkooperation zu vergrößern.

4.4 Struktur und Inhalte der empirischen Erhebungen

Dem Untersuchungsgegenstand der transnationalen Städtenetzwerkkooperation und den Forschungsfragen entsprechend wurde bei der Konzeptionierung der empirischen Erhebungen eine „deutlich akteursbezogene und auf Handlungskontexte abzielende Perspektive“ (KRÜGER 2003, S. 6) eingenommen, wie sie auch COY (2000, S. 51) für eine praxisorientierte geographische Entwicklungsforschung fordert. Dabei erfolgte die „Annäherung an den [...] Untersuchungsgegenstand über mehrere Maßstabebenen und multisektoral“ (KRÜGER 2003, S. 6), um sowohl die *unterschiedlichen Ebenen des Kooperationsprozesses* als auch die *bestimmenden Faktoren* von der Makroebene der allgemeinen Entwicklungsrahmenbedingungen bis hin zur Akteursebene der beteiligten Personen als den aktiven Gestaltern der transnationalen Vernetzungs- und der lokalen Implementierungsprozesse erfassen zu können:

1. Die hinsichtlich der Netzwerkkooperation rahmensetzende Ebene der *grundlegenden Entwicklungsbedingungen* in Lateinamerika und Europa;
2. Die Ebene des seitens der Europäischen Kommission gesetzten Kooperationsrahmens und des *Gesamtkomplexes der URB-AL-Städtenetzwerke*;

3. Die Ebene des *thematischen Städtenetzwerks* „*Steuerung der urbanen Mobilität*“ als Kooperationsrahmen für den fachlichen Austausch zu städtischen Verkehrsthemen;
4. Die Ebene der unterschiedlichen *Projektnetzwerke* für den intensivierten, fachlich spezifizierten und stärker anwendungsbezogenen Austausch;
5. Die Ebene der *Stadtverwaltungen*, die an den transnationalen Austauschprozessen beteiligt sind und für die lokale Umsetzung der erzielten Kooperationsergebnisse unter Einbeziehung der örtlichen zivilgesellschaftlichen Akteure sorgen;
6. Die Ebene der *persönlichen Akteure*, die mit ihren spezifischen Kompetenzen, Interessen und Handlungsweisen sowohl die Ausprägung der übergeordneten transnationalen Kooperationsprozesse mitgestalten als auch die lokalen Umsetzungsprozesse steuern;
7. Die Ebene der *sekundären lokalen Netzwerke*, also der Kooperationsbeziehungen, die eine Mitgliedsstadt aufgrund von Impulsen aus der transnationalen Netzwerkkooperation mit *Akteuren der lokalen Zivilgesellschaft bzw. Nachbargemeinden* eingeht.

Zur Erfassung dieser Untersuchungsebenen sowie der innerhalb und zwischen ihnen maßgeblichen Wirkungszusammenhänge musste die methodische Herangehensweise entsprechend differenziert werden. Im Folgenden wird zunächst ein tabellarischer Überblick über die eingesetzten empirischen Messinstrumente gegeben (s. Abb. 20). Anschließend werden die verwendeten Methoden in den Kapiteln 4.4.1 bis 4.4.3 einzeln erläutert.

Empirische Methode	Thematischer Fokus	Befragte/Informationsquelle	Dauer/Anzahl
Teilnehmende Beobachtung	<ul style="list-style-type: none"> • Organisation von Arbeitsabläufen in der Netzwerkkoordination des URB-AL-Netzwerks Nr. 8 • Zustandekommen von Entscheidungen der Netzwerksteuerung • Ursachen, Entstehung und Behebung von Reibungswiderständen der Netzwerkkooperation auf der Ebene des Gesamtprogramms, des Netzwerks Nr. 8 und der Projekte • Ausschlaggebende institutionelle und personelle Faktoren für Effizienz der Kooperation 	<ul style="list-style-type: none"> • Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) • Netzwerkkoordinator der LHS • Kommunalbeamte der LHS • Mitarbeiter von EuropeAid • Mitgliedsstädte • Externe Partner • Transnationale Netzwerktreffen • Transnationale Projekttreffen • Interne Besprechungen mit Netzwerkkoordinatoren und Programmverantwortlichen der EU-Kommission bzw. EuropeAid 	März 200– Aug. 2002 und seit Nov. 2004
Analyse statistischer Programm- daten und Evaluationsstudien	<ul style="list-style-type: none"> • Partnerstruktur der transnationalen Städtenetzwerke • Partnerstruktur der gemeinsamen Projekte der Städtenetzwerke • Determinanten für Erfolg und Misserfolg der Netzwerkkooperation im URB-AL-Programm 	<ul style="list-style-type: none"> • Interne EuropeAid-Datenbanken • Mitgliederstatistiken der Netzwerkkoordinatorenstädte • Interne Studien und Arbeitsdokumente von EuropeAid und Netzwerkkoordinatorenstädten 	Sept. 2001– Apr. 2006
Problemzentrierte Experteninterviews (offen)	<ul style="list-style-type: none"> • Ursachen, Entstehung und Behebung von Reibungswiderständen in der Netzwerkkooperation auf der Ebene des Gesamtprogramms, des Netzwerks Nr. 8 und der Projekte • Ausschlaggebende institutionelle und personelle Faktoren für Effizienz der Kooperation • Politische Faktoren und Rahmenbedingungen kommunaler Netzwerkkooperation • Determinanten für lokale Wirksamkeit transnationaler Netzwerkkooperation in Criciúma 	<ul style="list-style-type: none"> • Oberbürgermeister der LHS • Netzwerkkoordinator der LHS • Kommunalbeamte der LHS • Mitarbeiter des Technischen Sekretariats URB-AL bzw. • EU-Beamte von EuropeAid • Mitgliedsstädte • Externe Partner • Sonstige Vertreter aus transnationaler kommunaler Kooperation • Oberbürgermeister Criciúma • Generalsekretärin CRICIUMATRANS S.A. • Mitarbeiter CRICIUMATRANS 	Sept. 2001– Apr. 2006

Teilstrukturierte Experteninterviews (leitfadengestützt)	<ul style="list-style-type: none"> • Determinanten für lokale Wirksamkeit transnationaler Netzwerkkoope-ration in Criciúma • Konkrete Projektergebnisse • Interne Informationsflüsse • Zusammenarbeit mit lokalen Partnern • Wirksamkeit der Projekte • Probleme der Projektsteuerung und Netzwerkkoope-ration • Kommunikation im Netzwerk 	<ul style="list-style-type: none"> • Bürgermeister von Criciúma • Generalsekretärin CRICIU-MATRANS • Mitarbeiter CRICIUMATRANS • Koordinatoren der gemeinsamen Projekte des Netzwerks Nr. 8 	Sept. 2004– Aug. 2005
Standardisierte Befragung mit Fragebogen Nr. 1 „Motivation“	<ul style="list-style-type: none"> • Motivation für Teilnahme am URB-AL-Programm • Einschätzung des Potenzials transnationale Netzwerkkoope-ration • Einschätzung des Potenzials friedensfördernder Maßnahmen 	Partner aller thematischen Netzwerke des URB-AL-Programms: <ul style="list-style-type: none"> • Oberbürgermeister • Fachbürgermeister • Fachreferenten • Vertreter externer Partner 	Sept. 2001– Apr. 2002 n=105 (LA: 77; EU: 28)
Teilstandardisierte Befragung mit Fragebogen Nr. 2 „Evaluierung“	<ul style="list-style-type: none"> • Bewertung des Kommunikationsflusses zwischen Netzwerkkoope-ration und Partnern • Defizite und Verbesserungsvorschläge für Koordination • Einschätzung des Nutzens der Netzwerkbeteiligung für Partner • Dauerhafte Fortsetzung und Finanzierung des Netzwerks 	Partner des Netzwerks Nr. 8: <ul style="list-style-type: none"> • Oberbürgermeister • Fachbürgermeister • Fachreferenten • Vertreter externer Partner 	Feb.–Apr. 2002 n=73 (LA: 47; EU: 26)
Teilstandardisierte Befragung mit Fragebogen Nr. 3 „Projektkooperation“	<ul style="list-style-type: none"> • Evaluierung der Probleme der Projektkooperation • Einschätzung des Nutzens der Projektbeteiligung für Partner • Information und Kooperation mit lokalen Partnern außerhalb des Projektnetzwerks • Know-how-Fluss und Kontaktintensivierung zwischen europäischen und lateinamerikanischen Projektpartnern • Dauerhaftigkeit der Kooperation • Informationsflüsse inner- und außerhalb der Netzwerke • Lokale Maßnahmen als Resultat der Projektkooperation • Defizite und Verbesserungsvorschläge für URB-AL-Programm 	Partner des Netzwerks Nr. 8: <ul style="list-style-type: none"> • Kommunale Fachreferenten • Fachpersonal externer Partner 	März–Juni 2005 n=70 (LA: 42; EU: 28)

Abb. 20: Aufstellung der verwendeten empirischen Methoden

Während die quantitativen Erhebungsmethoden in erster Linie angewendet wurden, um ein möglichst repräsentatives Meinungsbild innerhalb des Netzwerks sowie vergleichbare Befragungsergebnisse zu erhalten, kamen die qualitativen Methoden dort zum Einsatz, wo sehr komplexe Zusammenhänge oder auch kritische Fragestellungen, wie etwa Probleme in der Projektdurchführung, zu bearbeiten waren.

4.4.1 Qualitative Erhebungen

Die Untersuchung der Wirkungsweise und Wirksamkeit der URB-AL-Städtenetze lässt sich, was die Komponente der organisatorischen Aspekte und internen Abläufe betrifft, dem sozialwissenschaftlichen Forschungsbereich der Organisationsanalyse (vgl. ROSENSTIEL 2000) zuordnen. Qualitative Erhebungsmethoden spielen in diesem Zusammenhang eine zentrale Rolle: Sie „können empirische Phänomene zu Tage fördern, die mit Hilfe quantitativer Forschungsdesigns allein kaum hätten entdeckt werden können“ (KELLE 2004, S. 33f.).

Im Rahmen der vorliegenden Arbeit kamen die qualitativen Untersuchungsmethoden der teilnehmenden Beobachtung und der problemzentrierten Experteninterviews zum Einsatz. Beide Methoden spielten zunächst in der Anfangsphase des Forschungsprojekts eine wesentliche Rolle im Hinblick auf die Vertiefung des Vorverständnisses der Abläufe, Strukturen und Probleme transnationaler Städtenetzwerke. Dieses Vorverständnis und die daraus abgeleiteten theoretischen Überlegungen waren Voraussetzung für die nachfolgende Strukturierung von Interviewleitfäden und die Entwicklung von Fragebögen (vgl. hierzu auch FRIEBERTSHÄUSER 1997, S. 375). Die anschließende Hauptphase der empirischen Forschung stützte sich zwar verstärkt auf quantitative Erhebungen¹ (s. Kap. 4.3.3.2), doch sowohl die teilnehmende Beobachtung als auch die Experteninterviews wurden bis zum Abschluss der empirischen Arbeiten fortgesetzt, um die Ergebnisse zu ergänzen und zu validieren bzw. deren korrekte Interpretation zu ermöglichen. Die Einzelfallstudie am Standort des Netzwerkmitglieds Criciúma (s. Kap. 4.3.3.3) stützte sich insbesondere auf offene und teilstrukturierte Experteninterviews.

Teilnehmende Beobachtung

Wenngleich CRANG (2003, S. 496) die starre Unterscheidung zwischen dem Standpunkt des Forschers als „insider“ bzw. „outsider“ ablehnt und die Möglichkeit der Einnahme einer tatsächlichen Insider-Position grundsätzlich in Frage stellt, so ist doch der Feststellung ROSENSTIELS (2000, S. 225f.) zuzustimmen: „Organisationen können nur eingeschränkt mit dem Blick von außen analysiert werden, wenn die Forschungsergebnisse Anspruch auf Relevanz erheben wollen.“ Um die internen Abläufe innerhalb der äußerst komplexen transnationalen Städtenetzwerkstrukturen verstehen und die dabei auftretenden Probleme nicht nur mittelbar über die Wahrnehmung von Experten analysieren zu können, bedarf es eines längeren Eintauchens des Forschers in die alltäglichen Arbeitsabläufe des Gesamtsystems. Der hohe methodische Anspruch einer ausführlichen teilnehmenden Beobachtung wird jedoch aufgrund des enormen Zeitaufwands im Rahmen der Evaluationsforschung nur selten zufrieden stellend eingelöst (vgl. KARDORFF 2000, S. 246).

Die qualitative Methode der teilnehmenden Beobachtung (vgl. FRIEDRICHS 1980, S. 288; HANTSCHER & THARUN 1980, S. 43f. u. REUBER & PAFFENBACH 2005, S. 120ff.) definiert FRIEDRICHS (1980, S. 288) als „die geplante Wahrnehmung des Verhaltens von Personen in ihrer natürlichen Umgebung durch einen Beobachter, der an den Interaktionen teilnimmt und von den anderen Personen als Teil ihres Handlungsfeldes angesehen wird.“ Aufgrund ihres besonderen Vorteils, „Interaktionen in komplexen Handlungsfeldern beobachten zu können“ (ebd., S. 289), kommt die Methode häufig in der Organisationsanalyse zum Einsatz (vgl. ebd., S. 290 u. ROSENSTIEL 2000, S. 233). Die enge Einbindung des Verfassers in die Arbeitsabläufe des URB-AL-Städtenetzwerks Nr. 8² und seine nahezu vollständige „Unsichtbarkeit“ als

¹ KELLE (2004, S. 28ff.) und KELLE & ERZBERGER (2000, S. 300ff.) bezeichnen diese Vorgehensweise des vorbereitenden Einsatzes qualitativer Methoden und der späteren, auf bereits vertiefter Erkenntnis basierenden Anwendung quantitativer Methoden auch als „Phasenmodell“ der Triangulation.

² Die Gelegenheit umfassender teilnehmender Beobachtung bot sich dem Verfasser zunächst im Rahmen einer eineinhalbjährigen Tätigkeit als „Gestor Asistente“ im Koordinierungsbüro des Netzwerks Nr. 8. In einer späteren Phase, als die EU-Förderung für die Netzwerkkoordination bereits ausgelaufen war, wurde die Chance der teilnehmenden Beobachtung als freiberuflicher Berater für weitere eineinhalb Jahre genutzt.

Forscher gegenüber den übrigen Akteuren (dies entspricht dem höchsten Integrationsgrad teilnehmender Beobachtung, der „vollständigen Teilnahme“; vgl. REUBER & PFAFFENBACH 2005, S. 124) ermöglichte Einblicke in interne Problemzusammenhänge, die im üblichen Rahmen von Forschung nicht erschlossen werden können.

Durch die Bekleidung einer offiziellen Position innerhalb des Programms wurde darüber hinaus sowohl der Zugang zu den Befragten, seien es Netzwerkmitglieder oder Programmverantwortliche, als auch zu internen Dokumenten und Evaluierungsstudien erleichtert. Durch die Doppelrolle des Beobachters kann sich jedoch auch eine latente Konfliktsituation ergeben: Einerseits gilt es, sich durch die Teilnahme an den Prozessen Zugang zu Informationen und Personen zu verschaffen, andererseits muss im Hinblick auf die Anforderung wissenschaftlicher Objektivität ausreichend sachliche Distanz zum eigenen Arbeitsbereich gewahrt bleiben (vgl. FRIEDRICHS 1980, S. 289). Der Verfasser versuchte der Herausforderung der Doppelrolle zu begegnen, indem er auf eine strikte Trennung der beiden Rollen und einen kritischen Blickwinkel bei der Interpretation der empirischen Ergebnisse Wert legte.

Problemzentrierte Experteninterviews

Die Erhebungsmethode der offen geführten problemzentrierten Experteninterviews (vgl. MEUSER & NAGEL 1997 u. REUBER & PFAFFENBACH 2005, S. 133ff.) spielte eine zentrale Rolle in der Erfassung komplexer Zusammenhänge und problematischer Sachverhalte, die per quantitativer Erhebungsmethoden nicht erfassbar waren. Wo die Vergleichbarkeit zwischen unterschiedlichen Projekten im Vordergrund stand, wurden Die Experteninterviews als leitfadengestützte, teilstrukturierte Gespräche durchgeführt. Die Form von „*in-depth open ended interviews*“ (CRANG 2003, S. 496) wurde gewählt, wenn es um das Erfassen noch unbekannter Zusammenhänge ging. Die Stärke dieser qualitativen Erhebungsmethoden gegenüber den quantitativen Messinstrumenten bestand darin, „dass in der relativ offenen Gestaltung der Interviewsituation die Sichtweisen des befragten Subjekts eher zu Geltung kommen als in standardisierten Interviews oder Fragebögen“ (FLICK 2002, S. 117). Auch wenn ein Leitfaden zur Strukturierung des Gesprächs verwendet wurde (s. Anhang), so wurde doch darauf geachtet, genügend Freiräume zu wahren, um den Experten Möglichkeiten zum Einbringen eigener Gesichtspunkte zu gewähren (vgl. FLICK 2002, S. 143; FRIEBERTSHÄUSER 1997, S. 376f. u. LAMNEK 2002, S. 176f.). Insgesamt wurden 104 Interviews mit 66 Experten aus 14 Staaten durchgeführt.

4.4.2 Quantitative Erhebungen

Der transnationale Charakter des Forschungsvorhabens brachte besondere Anforderungen hinsichtlich der Ausgestaltung der quantitativen Messinstrumente mit sich (zu Struktur und Inhalten der drei verwendeten Fragebögen s. Anhang). Zunächst musste mit der Übersetzung aller Fragebögen in die Sprachen Deutsch, Englisch, Spanisch und Portugiesisch sichergestellt werden, dass fast alle Befragten in ihrer Muttersprache an der Erhebung teilnehmen konnten und damit Verständnisprobleme rein sprachlicher Natur weitgehend ausgeräumt wurden. Des

Weiteren kamen überwiegend numerische Likert-Skalen bei der Beschreibung der Antwortkategorien zum Einsatz, so dass die Abstufungen möglichst universell verständlich und nicht Gegenstand etwaiger Übersetzungsbedingter sprachlicher Verzerrungen waren.

Analyse statistischer Programmdaten

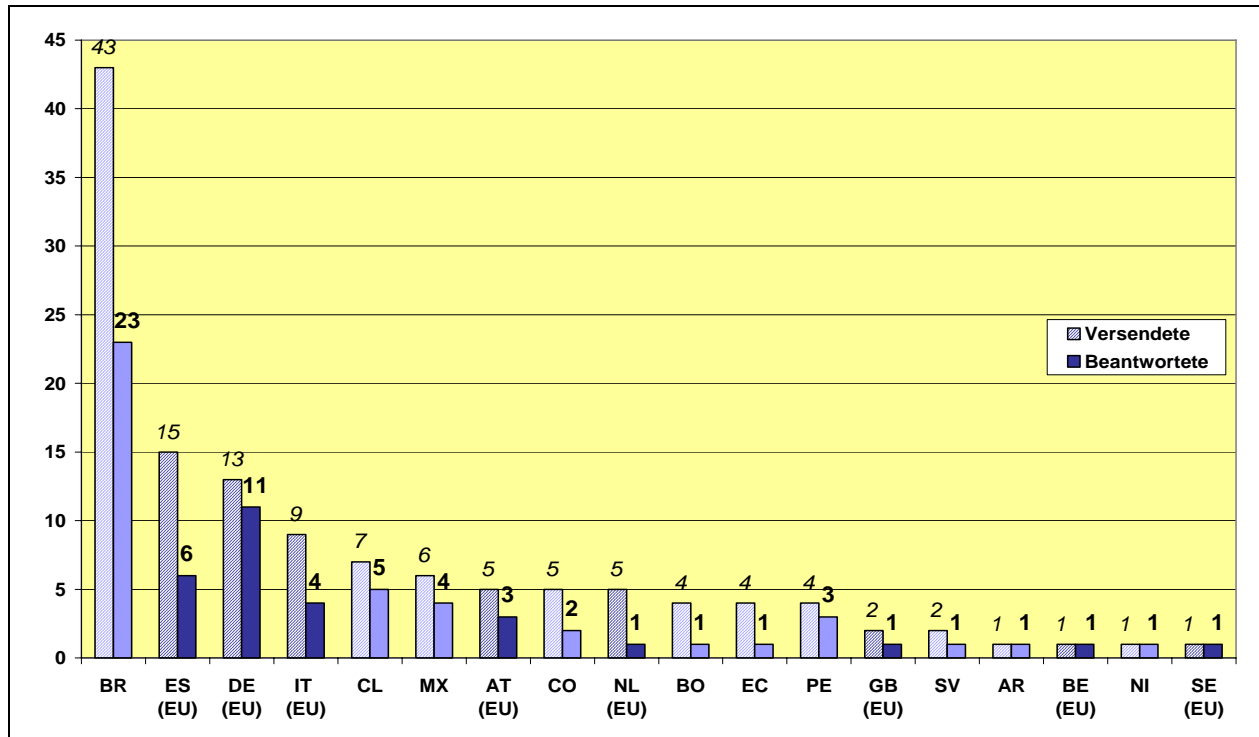
Die Analyse statistischer Programmdaten erfolgte auf der Basis unterschiedlicher Datenquellen, die teilweise erst aufwändig recherchiert werden mussten bzw. nur für Mitarbeiter des URB-AL-Programms zugänglich waren. Im Hinblick auf die Netzwerkmitglieder der 13 thematischen Städtenetzwerke existierten keine zentral von EuropeAid geführten Statistiken. Im Falle der acht thematischen Netzwerke der ersten Phase des URB-AL-Programms, deren EU-geförderte Koordination spätestens 2003 endete, mussten die Daten entweder auf den jeweiligen Homepages recherchiert oder bei den Netzwerkkoordinatoren angefragt werden. Bei den im Untersuchungszeitraum seitens der EU-Kommission weiter kofinanzierten fünf jüngeren Netzwerken der Phase URB-AL II ging der Stand der Mitgliederlisten von Mitte 2005 in die Auswertungen ein. Insbesondere diese neueren thematischen Netzwerke wuchsen in den darauf folgenden Monaten teilweise noch stark weiter, so dass die Daten nur einen vorläufigen Entwicklungsstand zum Zeitpunkt der Datenerhebung wiedergeben. Dies gilt ebenso für die Daten hinsichtlich der gemeinsamen Projekte und der beteiligten Partner auf Programmebene, bei denen die Zäsur Anfang 2006 gesetzt wurde, als die Ergebnisse der letzten Projekteinreichungsrunde vom 30. April 2006 noch nicht zur Verfügung standen.

Befragungen mit (teil-)standardisiertem Fragebogen

Die Methode teilstandardisierter Befragungen mit Fragebögen (zu Strukturierung und Inhalten der Fragebögen siehe Anhang) wurde in der vorliegenden Arbeit in drei Fällen mit jeweils verschiedener thematischer Fokussierung für die Erhebung von Einstellungen und Einschätzungen im Hinblick auf grundsätzliche Aspekte der Netzwerk- und Projektkooperation angewandt. Wichtig war dabei, dass die Ergebnisse die Vielfalt der Netzwerkmitglieder hinsichtlich Nationalität, Stadtgröße und Organisationsform möglichst weitgehend repräsentieren und die Aussagen, wo immer sinnvoll und möglich, in quantifizierbarer und somit direkt vergleichbarer Form vorlagen. Generell vorteilhaft an der Durchführung von Befragungen mit per E-Mail versendeten Fragebögen ist gegenüber persönlichen oder telefonischen Interviews neben der einfacheren Erreichbarkeit der in vielen Ländern verstreuten Partner insbesondere, dass auf kritische Fragen allgemein ehrlicher und aufgrund der freien Zeiteinteilung durch den Befragten auch überlegter geantwortet wird (vgl. zu schriftlichen Befragungen SCHNELL et al. 1988, S. 329). Pretests (REUBER & PFAFFENBACH 2005, S. 85f.) wurden jeweils entsprechend der Zielgruppe der Befragungen mit Programmteilnehmern durchgeführt, mit denen der Fragebogen nach dem testweisen Ausfüllen auch hinsichtlich etwaiger Beantwortungsprobleme besprochen werden konnte.

Bei den ersten beiden Befragungen (Nr. 1 „Motivationshintergrund“ und Nr. 2 „Evaluierung“) wurden die Fragebögen sowohl per E-Mail verschickt und von den Befragten von Hand ausgefüllt per Fax zurückgesendet als auch persönlich auf zwei URB-AL-Kongressen in Rio de Janeiro und Mexico City ausgeteilt, vor Ort ausgefüllt und wieder eingesammelt. Bei der drit-

ten, teilstandardisierten Befragung („Projektkooperation“) wurden die Fragebögen ausschließlich per E-Mail verschickt: Von den Befragten wurden sie als elektronisches Formular am Computer ausgefüllt und per E-Mail zurückgesendet. Bei den ersten beiden Befragungen lässt sich die Rücklaufquote nicht exakt berechnen, da die Fragebögen sehr weitläufig verschickt wurden (an den über 500 Personen umfassenden E-Mail-Verteiler des Netzwerks Nr. 8 und zusätzlich als Anhang des Netzwerk-Magazins „Control of Urban Mobility“ Nr. 4/02; vgl. ROTHFUSS 2002b). Außerdem wurden sie bei den beiden oben genannten URB-AL-Tagungen an alle Teilnehmer verteilt.



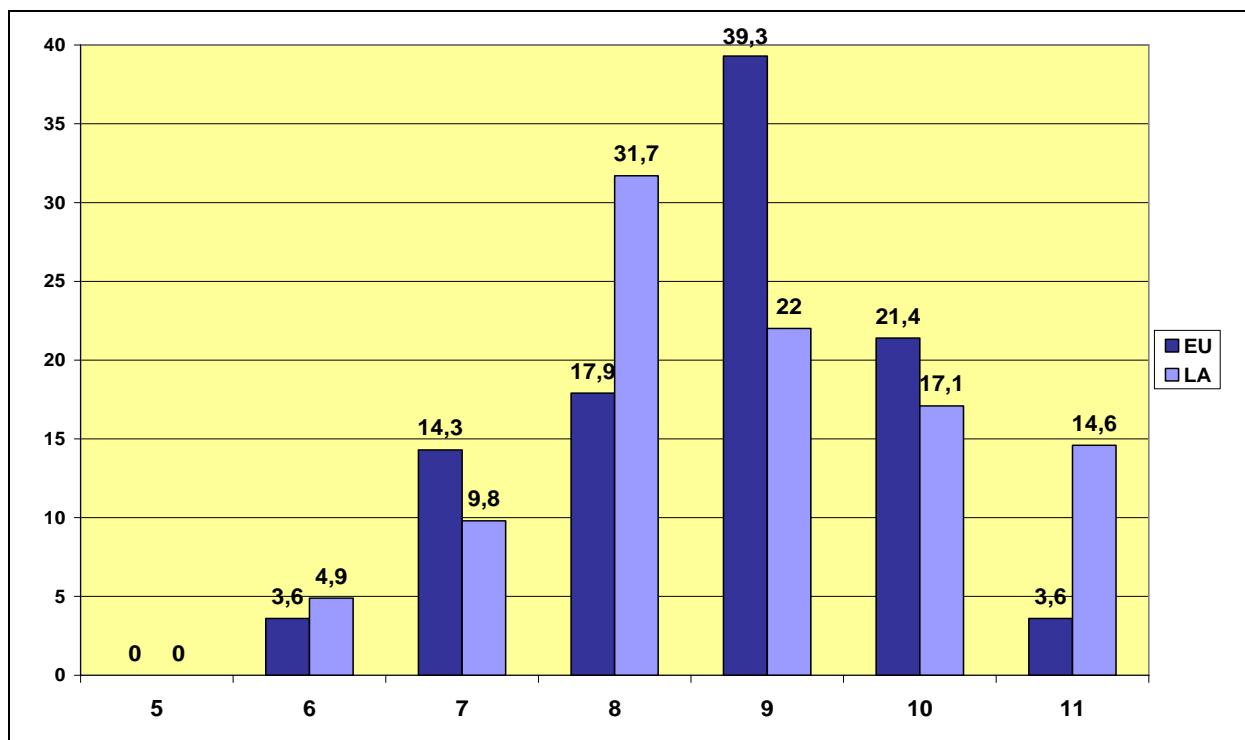
Quelle: Eigene Erhebungen 2005

Abb. 21: Anzahl der an Projektteilnehmer des URB-AL-Netzwerks Nr. 8 versendeten (128) und beantworteten (70) Fragebögen im Rahmen der Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“ nach Ländern

Die dritte Befragung richtete sich an den relativ exakt eingrenzbaren Kreis der Vertreter von Kommunalverwaltungen und externen Partnerinstitutionen Europas und Lateinamerikas, die direkt in die Projektzusammenarbeit der zehn gemeinsamen Projekte des Netzwerks Nr. 8 involviert waren. Von den angeschriebenen 128 Personen schickten 70 ihren ausgefüllten Fragebogen zurück, was einer Rücklaufquote von 55% entspricht (s. Abb. 21). Diese hohe Rücklaufquote konnte gleichermaßen für den Kreis der europäischen und lateinamerikanischen Befragten erzielt werden. Zudem deckt die Befragung alle 18 Länder ab, aus denen sich die Teilnehmer der zehn gemeinsamen Projekte des Netzwerks Nr. 8 rekrutieren. Die Tatsache, dass eine so hohe Rücklaufquote erzielt werden konnte und 69 von 70 Befragten Beiträge zu den offenen Fragen formulierten, obwohl manche Projekte zum Zeitpunkt der Befragung schon über ein Jahr abgeschlossen waren und ebenso lange keine zentrale Netzwerkkoordination mehr bestanden hatte, kann als genereller Hinweis gedeutet werden, dass seitens der Pro-

jektteilnehmer ein entsprechendes Interesse an den transnationalen Kooperationsaktivitäten besteht.

Da es sich beim Kreis der Befragten um ein kulturell und sprachlich heterogenes Feld handelte, wurde bei der Auswahl der Antwortkategorien ein System gewählt, das einerseits Verzerrungen durch die Übersetzung der Bewertungsskalen vermeidet und andererseits eine nuancierte Wiedergabe der Einschätzung seitens der Teilnehmer erlaubt. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte wurde eine numerische Likert-Skala mit elf Antwortkategorien von 0 bis 10 ausgewählt, wie sie auch bei verschiedenen Fragen des jährlich lateinamerikaweit durchgeführten Latinobarómetro Verwendung findet (vgl. LATINOBARÓMETRO 2005, S. 74).¹ Sie lässt eine feine Abstufung der jeweiligen Antwort gemäß der persönlichen Einschätzung zu und ist sowohl über das Prozentsystem als auch über die in Lateinamerika weit verbreitete Notenskala von 0 bis 10 für Befragte allgemein leicht vorstell- und anwendbar.



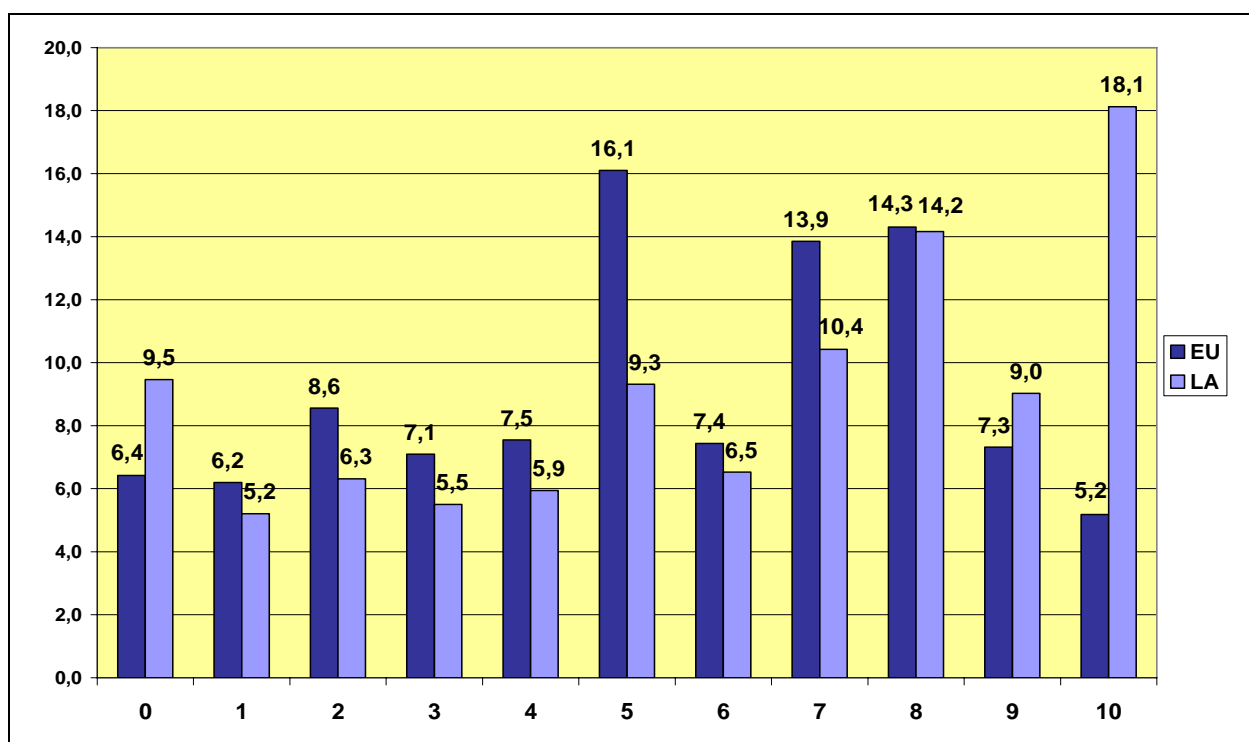
Quelle: Eigene Erhebungen 2005

Abb. 22: Antwortverhalten bei der Befragung „Projektkooperation“: Ausnutzung der elf numerisch differenzierten Antwortkategorien der Likert-Skala von 0 bis 10 in %

Um die Angemessenheit der elfstufigen Likert-Skala von 0 bis 10 im gegebenen europäisch-lateinamerikanischen Befragungskontext zu untersuchen, wird im Folgenden eine nach der Herkunftsregion der Befragten differenzierte Analyse des Antwortverhaltens anhand der Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“ vorgenommen. Zunächst wurde dabei untersucht, wie

¹ Auch die von TRANSPARENCY INTERNATIONAL (2005, S. 5) global durchgeführte Erhebung der persönlichen Einschätzung nationaler Korruptionsprobleme durch Wirtschaftsfachleute basiert auf einer Likert-Skala von 0–10 („hoch korrupt“ bis „hoch korrekt“) um die internationale Vergleichbarkeit der Einschätzungen zu gewährleisten.

viele verschiedene Antwortkategorien jeder einzelne der 28 europäischen und 42 lateinamerikanischen Befragten insgesamt nutzte, um die 33 mit der elfstufigen Likert-Skala versehenen Teilfragen des Fragebogens „Projektkooperation“ zu beantworten. Wie Abb. 22 verdeutlicht, wurde die feine Abstufung der Antwortkategorien von der Mehrheit der Befragten weitgehend ausgenutzt: So gebrauchten 82,2% der europäischen und 85,4% der lateinamerikanischen Befragten mindestens acht der insgesamt elf möglichen verschiedenen Bewertungsabstufungen. Keiner der 70 Befragten kam mit lediglich fünf (oder noch weniger) verschiedenen Antwortkategorien aus, wie sie in sonstigen Untersuchungen häufig Verwendung finden. Auch wenn die numerisch differenzierte elfstufige Likert-Skala eine gewisse Abstraktionsfähigkeit beim Bewerten der Fragen erfordert, so erlaubte sie doch auch eine feine Nuancierung der persönlichen Bewertung.



Quelle: Eigene Erhebungen 2005

Abb. 23: Antwortverhalten bei der Befragung „Projektkooperation“: Häufigkeit der Verwendung der elf Antwortkategorien der numerischen Likert-Skala von 0 bis 10 in %

Den Grad der Ausnutzung der elf verschiedenen Bewertungsstufen zeigt Abb. 23. Dabei wird deutlich, dass zwischen leicht angedeuteten *peaks* bei den Werten „0“ und „2“ und den stärkeren Häufungen bei „5“, „7“, „8“ und „10“ auch die Zwischenkategorien relativ gleichmäßig stark genutzt wurden. Die feinere Differenzierung der Antwortkategorien wurde somit von den Befragten weitgehend für eine differenzierte Abstufung der persönlichen Einschätzung in Anspruch genommen. Die Antwortkategorie „10“ weist mit 18,1% die höchste Verwendungshäufigkeit bei den lateinamerikanischen und gleichzeitig mit 5,2% die niedrigste bei den europäischen Befragten auf. Letztere favorisieren bei ihrem Antwortverhalten den Wert „5“ mit 16,1% aller vergebenen Bewertungen.

4.4.3 Fallstudie Criciúma

Die Untersuchung der Wirkungsweise und Wirksamkeit der transnationalen Netzwerkkoope-
ration „*on the ground*“ (HANF & O'TOOLE 1992, S. 163), nimmt im Forschungsdesign der
vorliegenden Arbeit eine zentrale Stellung ein: „*Case studies involve studying a phenomenon
within its real-life setting. [...] This allows a particular issue to be studied in depth and from
a variety of perspectives*“ (KITCHIN & TATE 2000, S. 225). Zuverlässige Aussagen über die
Kapazität des Instruments der transnationalen Städtenetzwerke zur Initiierung lokaler Ent-
wicklungsprozesse lassen sich nur treffen, wenn neben Erhebungen auf Gesamtnetzwerk- und
Projektebene auch vor Ort Analysen zu den gegebenen Wirkungszusammenhängen und der
lokalen Wirksamkeit durchgeführt werden. Gerade diese anwendungsbezogene Forschungs-
perspektive fehlt jedoch in den bisher vorliegenden Studien über transnationale Städtenetz-
werke. Auch die Gutachter des *Mid-Term Review* der Phase URB-AL II bestätigen dieses
Defizit der Evaluationsforschung im Hinblick auf die durch transnationale Städtenetzwerkko-
operation lokal induzierten Prozesse (UGARTE & VERGARA 2006, S. 34):

*„Aquí, es donde ocurren una multiplicidad de acciones que la CE no llega a controlar, ni ad-
ministrativamente ni a nivel de resultados. En la mayoría de los casos se sabe muy poco y de
manera referencial sobre lo que ocurre al interior de cada una de esas actividades desarrolla-
das a nivel local.”¹*

Die Mittelstadt Criciúma im südbrasilianischen Bundesstaat Santa Catarina wurde aus drei
verschiedenen Gründen als Standort für die Untersuchung der organisatorischen Wirkungs-
weise und der kommunalpolitischen Wirksamkeit transnationaler Städtekooperation ausge-
wählt. Zum einen ließ die hohe Beteiligungsintensität Criciúmas an den Aktivitäten des
Netzwerks Nr. 8 auf intensive lokale Umsetzungsmaßnahmen und damit ein ertragreiches
Forschungsfeld schließen. UGARTE & VERGARA (2006, S. 52) zufolge können die Intensität
und Vielfalt lokaler Auswirkungen, die sich bei den Mitgliedsstädten der URB-AL-
Städtenetzwerke feststellen lassen, in direkten Zusammenhang gebracht werden mit der
gleichzeitigen Beteiligung an mehreren Projekten: „*cuando las ciudades han participado en
más de un proyecto o acción, se registran resultados más intensos y amplios.*“² Darüber hin-
aus fiel Criciúma mit seinen rund 180.000 Einwohnern in die Größenkategorie jener URB-
AL-Mitgliedsstädte, von denen zu vermuten war, dass sie den größten Nutzen aus den tran-
snationalen Kooperationsaktivitäten ziehen könnten: Lateinamerikanische Städte dieser Grö-
ßenordnung hatten in der Regel zuvor keine Möglichkeiten, Beziehungen zu ausländischen
Kommunen zu unterhalten oder auf andere Art und Weise von internationalem Know-how-
Transfer zu profitieren. Zudem war in Criciúma die günstige Situation gegeben, dass die
Schlüsselperson im transnationalen Kooperations- und lokalen Implementierungsprozess eine
flankierende Unterstützung bei der Durchführung der empirischen Erhebungen sowie beim

¹ „Es ist hier, wo eine Vielzahl von Aktivitäten durchgeführt wird, die von der EU-Kommission weder administ-
rativ, noch im Hinblick auf die Resultate erfasst werden können. In der Mehrzahl der Fälle weiß man sehr wenig
und nur auf indirekte Weise über das, was innerhalb dieser auf der lokalen Ebene entwickelten Maßnahmen
geschieht.“ (Übers. d. Verf.)

² „Wenn die Städte an mehr als einem Projekt oder Maßnahme teilgenommen haben, lassen sich intensivere und
umfassendere Resultate feststellen.“ (Übers. d. Verf.)

Zugang zu relevanten kommunalen Informationsquellen, politischen Entscheidungsträgern und zivilgesellschaftlichen Vertretern vor Ort zugesagt hatte.

Auch wenn die Übertragbarkeit der Ergebnisse eines einzelnen Fallbeispiels auf andere Städte aufgrund der Einzigartigkeit der jeweiligen lokalen Situation begrenzt ist (vgl. zu dieser grundsätzlichen Problematik von Fallstudien KARDORFF 2000, S. 245f.), so konnte doch das zentrale Forschungsziel der Fallstudie erreicht werden, nämlich das Gewinnen eines Grundverständnisses der relevanten Prozesse und Faktoren im Hinblick auf die Absorption und die lokale Implementierung entwicklungsrelevanter Impulse aus dem transnationalen Städtenetzwerk einerseits und die hieraus resultierende Weitergabe von Impulsen und Informationen an die zivilgesellschaftlichen Partner eines lokal induzierten sekundären Kooperationsnetzwerks andererseits.

Methodisch wurde die Fallstudie Criciúma – wie im Forschungsbereich der Organisationsanalyse üblich (vgl. ROSENSTIEL 2000, S. 231) – klar von qualitativen Interviewverfahren dominiert, was KITCHIN & TATE (2000, S. 225) zufolge dem spezifischen Charakter des Untersuchungsgegenstands entspricht: „*Case studies are qualitative in nature, using observation and interviewing as methods of data generation.*“ In Criciúma wurden die Erhebungsmethoden des offenen problemzentrierten Expertengesprächs (27 Interviews mit 15 Personen aus 9 lokalen Institutionen) und des teilstrukturierten Experteninterviews eingesetzt (9 Befragte aus kommunalen Institutionen Criciúmas; zu den befragten Experten und verwendeten Interviewleitfäden siehe Anhang). Neben den Experteninterviews mit lokalen Vertretern, die die Situation aus unterschiedlichen Blickwinkeln beurteilen konnten, spielte die Möglichkeit der direkten Anschauung der Kooperationsergebnisse und lokalen Implementierungsmaßnahmen vor Ort eine große Rolle für die Erzielung möglichst zuverlässiger und objektiver Ergebnisse. Denn CRANG (2003, S. 494) ist zuzustimmen, dass es sich bei Feldforschung stets um eine „*(co-)construction of the field by researcher and researched*“ handelt (vgl. hierzu auch REUBER & PFAFFENBACH 2005, S. 48ff.). Diesem Problem wurde darüber hinaus begegnet, indem per Triangulation die subjektiven Ergebnisse der Expertenbefragungen sowie der eigenen Beobachtung und die Ergebnisse der quantitativen Befragungen in wechselseitiger Beziehung zueinander interpretiert wurden, so dass ein möglichst objektives Gesamtbild des Untersuchungsgegenstands entworfen werden konnte. So konnten verschiedene Defizite hinsichtlich der Kapazität des Netzwerkmitglieds Criciúma, Informationen und Impulse aus der Netzwerkkooperation aufzunehmen, zu institutionalisieren und kommunalpolitisch umzusetzen erst durch eine Daten-Triangulation am Fall erkannt und angemessen bewertet werden. Verschiedene Probleme, die auch in intensiv und ergebnisoffen geführten problemzentrierten Expertengesprächen von den Befragten nicht thematisiert wurden, konnten im Nachhinein im Rahmen der teilstrukturierten Experteninterviews mit den Koordinatoren der sechs gemeinsamen Projekte, an denen Criciúma beteiligt war, erkannt werden.

5 Empirische Ergebnisse: Analyse der Wirkungsweise und Wirksamkeit der URB-AL-Städtenetzwerke

„URB-AL es antes de todo un programa de apoyo institucional dirigido a las colectividades locales de la Unión Europea y de América Latina. Su objetivo general es desarrollar relaciones directas y duraderas entre estas colectividades locales, a través de proyectos de intercambios de experiencias en distintos campos de las políticas urbanas y la consecuente aplicación y difusión de los resultados.“¹

RÍMEZ (2005, S. 39)

Das vorliegende Kapitel stellt das Kernstück der empirischen Untersuchung der Wirkungsweise und Wirksamkeit der europäisch-lateinamerikanischen URB-AL-Städtenetzwerke als raumwirksamem Instrument dezentraler Entwicklungsförderung dar. Es gliedert sich in fünf Unterkapitel, in denen zunächst das thematische Netzwerk Nr. 8 „Steuerung der urbanen Mobilität“ mit seinen transnationalen Projekten vorgestellt und auf die Hintergründe der Netzwerkentstehung und -formierung eingegangen wird (s. Kap. 5.1). Dieses von der Landeshauptstadt Stuttgart koordinierte Städtenetzwerk und seine Projekte stellen die zentrale Basis dar, auf der die empirischen Erhebungen der Arbeit aufbauen. Im Abschnitt 5.2 werden schließlich die räumlichen Strukturen und Beziehungsmuster analysiert, die sich nach Maßgabe interner Faktoren sowie externer Rahmenbedingungen auf den verschiedenen Ebenen des URB-AL-Programms innerhalb Lateinamerikas und zwischen den beiden vernetzten Regionen herausgebildet haben. Im darauf folgenden Kapitel 5.3 rücken die Probleme der transnationalen Städtenetzwerkkooperation und des Austauschs zwischen den unterschiedlichen Interaktionsebenen – vom Gesamtprogramm über das thematische Netzwerk Nr. 8 bis hin zu den gemeinsamen Projekten und den Mitgliedsstädten – in den Mittelpunkt der Betrachtungen. Im Abschnitt 5.4 werden die lokale Wirkungsweise und kommunalpolitische Wirksamkeit der transnationalen Austauschprozesse anhand des Fallbeispiels der Mitgliedsstadt Criciúma in Südbrasilien untersucht. Als theoretisch-konzeptionelle Grundlage hierfür dient das „Mehrebenenmodell zur Analyse transnationaler Städtenetzwerkkooperation“, welches die systematische Erfassung der Einflussgrößen ermöglicht, die für die Dynamik des Informations- und Impulstransfers sowie dessen lokale Inwertsetzung ausschlaggebend sind. Die hierbei wirksamen Faktoren auf der lokalräumlichen, institutionellen oder gar persönlichen Ebene, die für die Beteiligung und das Engagement einzelner Stadtverwaltungen in transnationalen Städtenetzwerken häufig sogar eine entscheidende Rolle spielen, können aufgrund der Komplexität der Zusammenhänge nur anhand einer auf der Grundlage qualitativer Methoden durchgeführten Fallstudie zuverlässig erhoben und systematisiert werden. Schließlich fließen die empirischen Ergebnisse in Kapitel 5.5 in Verbesserungsvorschläge für das URB-AL-Programm und den gewählten Ansatz der transnationalen Städtenetzwerkkooperation ein.

¹ „URB-AL ist in erster Linie ein Programm für *Capacity Building*, das sich an Kommunen in der Europäischen Union und Lateinamerika richtet. Seine generelle Zielsetzung ist die Entwicklung direkter und dauerhafter Beziehungen zwischen diesen Kommunen durch Projekte für Erfahrungsaustausch in verschiedenen Bereichen der Stadtpolitik und die darauf folgende Anwendung und Verbreitung der Ergebnisse.“ (Übers. d. Verf.)

5.1 Struktur und Formierung des URB-AL-Netzwerks Nr. 8 „Steuerung der urbanen Mobilität“

Das von der Landeshauptstadt Stuttgart koordinierte URB-AL-Netzwerk Nr. 8 „Steuerung der urbanen Mobilität“ widmet sich der Herausforderung eines nachhaltigen städtischen Verkehrswesens. Für Stuttgart stellt die Übernahme der Koordinationsfunktion des europäisch-lateinamerikanischen Städtenetzwerks einen wichtigen Baustein in der Strategie der Kommunalverwaltung dar, die Landeshauptstadt schrittweise als globales Kompetenzzentrum für Mobilitätsfragen zu positionieren und so der Stadt aus internationaler Perspektive ein unverwechselbares Profil zu verleihen.¹ Stuttgart bezeichnet sich selbst aufgrund der Entwicklung des ersten Automobils, Lastwagens, Motorrads und Motorboots gerne als „Wiege der Mobilität“. Doch das Stuttgarter „Kind“ ist mittlerweile auch in der Landeshauptstadt groß geworden und bereitet angesichts einer individuellen Motorisierungsrate von 620 PKWs je 1.000 Einwohner und häufig überschrittener Luftschadstoffgrenzwerte ernsthafte Probleme, die dringend neue Lösungswege erfordern. Im Sinne des horizontalen Netzwerkansatzes sieht sich Stuttgart demnach nicht in erster Linie als Mentor, sondern als „*facilitator*“ und „*enabler*“ kommunaler Austauschprozesse zwischen gleichwertigen Partnern, die ihre jeweils spezifischen Problemkonstellationen aufweisen, aber trotzdem in vielerlei Hinsicht von den bereits erprobten Lösungsansätzen anderer Städte lernen können.

In den folgenden drei Teilen des Kapitels 5.1 soll zunächst der Entstehungsprozess des URB-AL-Netzwerks Nr. 8 „Steuerung der urbanen Mobilität“ nachgezeichnet und die zehn gemeinsamen Projekte überblicksartig vorgestellt werden, in deren Rahmen die Netzwerkkooperation zu spezifischen Problemen des städtischen Verkehrs vertieft wurde (s. Kap. 5.1.1).² Daraufhin wird auf der Basis quantitativer Erhebungen aus den Jahren 2001 und 2002 der Frage nachgegangen, welche Motivationsgründe die Partner bewogen haben, sich einem transnationalen Städtenetzwerk anzuschließen, das die Zusammenarbeit zwischen Europa und Lateinamerika auf der kommunalen Ebene fördert (s. Kap. 5.1.2). Eine quantitative Erhebung zum Nutzen der Netzwerkkooperation generell und eine weitere zum Nutzen der gemeinsamen Projekte in der Wahrnehmung der Projektteilnehmer ermöglicht schließlich eine erste Einschätzung der Wirksamkeit dieses Instruments der transnationalen Städtenetzwerkkooperation im Hinblick auf den Bedarf der Partner (s. Kap. 5.1.3).

5.1.1 Struktur und Formierung des Netzwerks Nr. 8 und der Projektnetzwerke

Im Jahr 1999 nahm Stuttgart an der europa- und lateinamerikaweit publizierten EU-Ausschreibung für die Vergabe der Koordinationsfunktion des URB-AL-Netzwerks Nr. 8 „Steuerung der urbanen Mobilität“ teil. Das Verfahren gliederte sich in zwei Stufen: In der

¹ Experteninterview mit dem Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart Dr. Wolfgang Schuster am 05.04.2002 in Mexico City.

² Eine detailliertere Beschreibung der Projektinhalte findet sich im Anhang dieser Arbeit.

ersten Etappe mussten alle an der Netzwerkkoordination interessierten Stadtverwaltungen ihre spezifischen Kompetenzen im betreffenden Fachbereich darstellen und ein vorläufiges Netzwerk von mindestens 20 europäischen und lateinamerikanischen Städten nachweisen, die die Bewerbung durch eine schriftliche Absichtserklärung unterstützten.

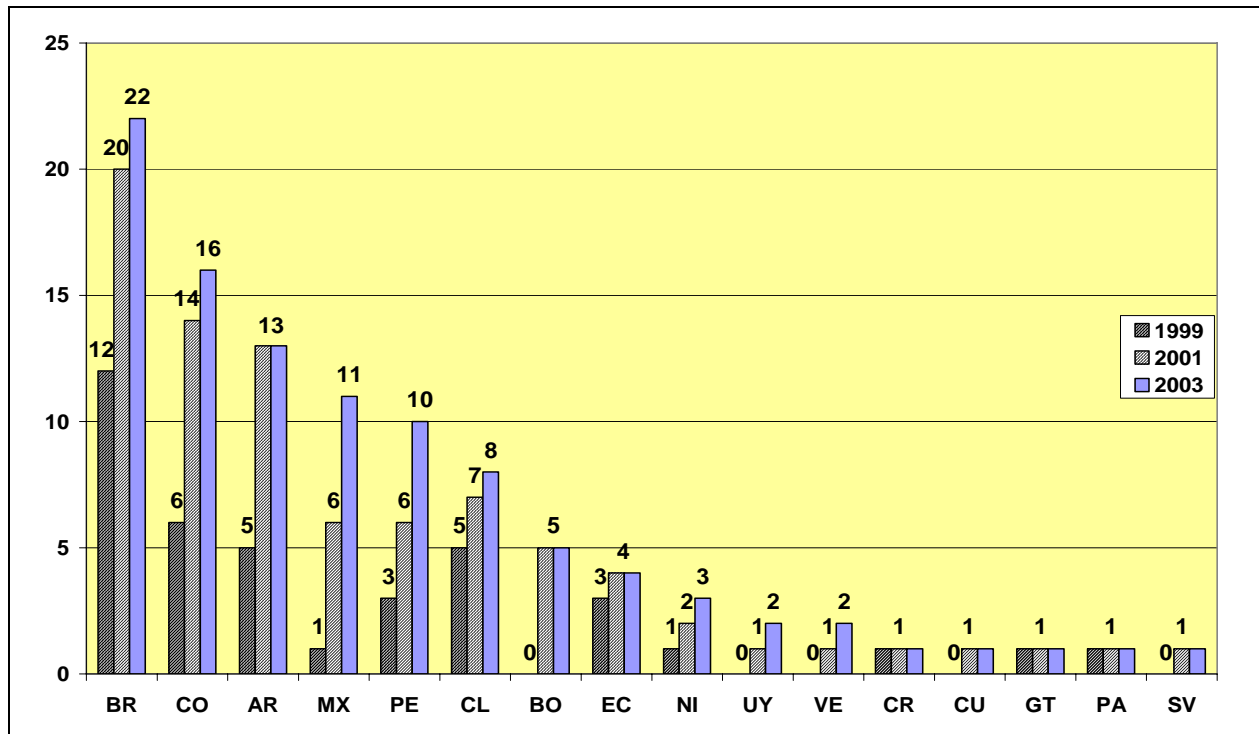
Nach erfolgter Vorauswahl wurden verschiedene Städte (darunter Paris, Bremen und Stuttgart) aufgefordert, für die zweite Auswahlstufe ein detailliertes Konzept zu entwerfen, wie die lokal vorhanden Kompetenzen im relevanten Sachgebiet in die Koordination des thematischen Städtenetzwerks eingebracht werden könnten. In dieser Phase baute die Landeshauptstadt Stuttgart ein multidisziplinäres Netzwerk von Mobilitätsexperten aus der regionalen Wirtschaft und Wissenschaft auf, welches im Rahmen gemeinsamer Experten-Workshops und eines Steuerungskomitees intensiv in die Gestaltung der Antragskonzeption eingebunden wurde. Darüber hinaus musste das vorläufige Netzwerk auf mindestens 50 Städte Europas und Lateinamerikas ausgeweitet werden, um die Kompetenz des Koordinationsaspiranten unter Beweis zu stellen, die Funktion eines dynamischen zentralen Knotenpunkts in einem transnationalen Städtenetzwerk wahrzunehmen. Hierbei leistete sowohl die Abteilung für Wirtschaftsförderung als auch die Stabsabteilung für europäische und internationale Angelegenheiten der Stadtverwaltung wertvolle Dienste. Unter Nutzung bereits bestehender Städtekontakte der Landeshauptstadt in Europa¹ und unter Mithilfe aller deutschen Botschaften sowie Industrie- und Handelskammern im Falle Lateinamerikas bauten sie 1999 ein 78 Städte umfassendes Netzwerk auf (s. Abb. 24 und Abb. 25 für die Entwicklung der Mitgliederzahlen von 1999 bis 2003).²

Da die in der Antragsphase für den Aufbau der ersten Netzwerkkontakte zuständigen Mitarbeiter nur die Fremdsprachen Englisch, Französisch und Italienisch beherrschten, entwickelte sich das Netzwerk Nr. 8 im Hinblick auf die Repräsentanz europäischer Staaten insbesondere in der Anfangsphase (s. Abb. 25, Jahr 1999) deutlich ausgewogener als die übrigen Städtenetzwerke des URB-AL-Programms, die meist einen stark überproportionalen Anteil an Mitgliedsstädten aus Spanien, Italien und dem Cono Sur aufweisen. Der weitere Zuwachs an Mitgliedern erfolgte jedoch nicht mehr in erster Linie durch direkte Akquisition seitens der Koordinatorenstadt, sondern verstärkt durch die Informationsverbreitung über andere URB-AL-Netzwerke (vgl. hierzu auch DE GROOTE & CABALLEROS 2004, S. 26). Dadurch lässt sich der starke Mitgliederzuwachs zwischen 1999 und 2001 erklären, der – da er über diese einschlägigen Kommunikationsnetze bedingt wurde – zumindest zu einer annäherungsweise Reproduktion der für die URB-AL-Städtenetzwerke charakteristischen Cono Sur- und Südeuropa-lastigen Teilnehmerstrukturen (s. Kap. 5.2.2) führte. Trotzdem konnte das Netzwerk

¹ So wurden z.B. die drei der zehn Partnerstädte Stuttgarts, die in teilnahmeberechtigten Staaten liegen, als Mitglieder im Netzwerk Nr. 8 geworben (Straßburg, Cardiff und St. Helens). In der deutschen Teilnehmerstruktur schlugen sich bestehende Kontaktnetze darin nieder, dass sechs der insgesamt zwölf Mitgliedsstädte und 18 der 31 deutschen bzw. der insgesamt 61 externen Partner (s. Kap. 5.2.3) aus der Region Stuttgart stammen.

² Experteninterviews mit Wolfgang Forderer, Koordinator des URB-AL-Netzwerks Nr. 8, am 20.06.2001 und mit Robert Hammel, zuständig bei der Abteilung für Wirtschaftsförderung der Landeshauptstadt Stuttgart für die Werbung der Mitgliedsstädte des URB-AL-Netzwerks in der Aufbauphase (31.01.2006).

Nr. 8 „Steuerung der urbanen Mobilität“ bis *dato* seine Position als das regional ausgewogenste der 13 thematischen URB-AL-Netzwerke wahrten (s. Kap. 5.2.3).



Quelle: Eigene Zusammenstellung nach unveröffentl. Statistiken der LHS

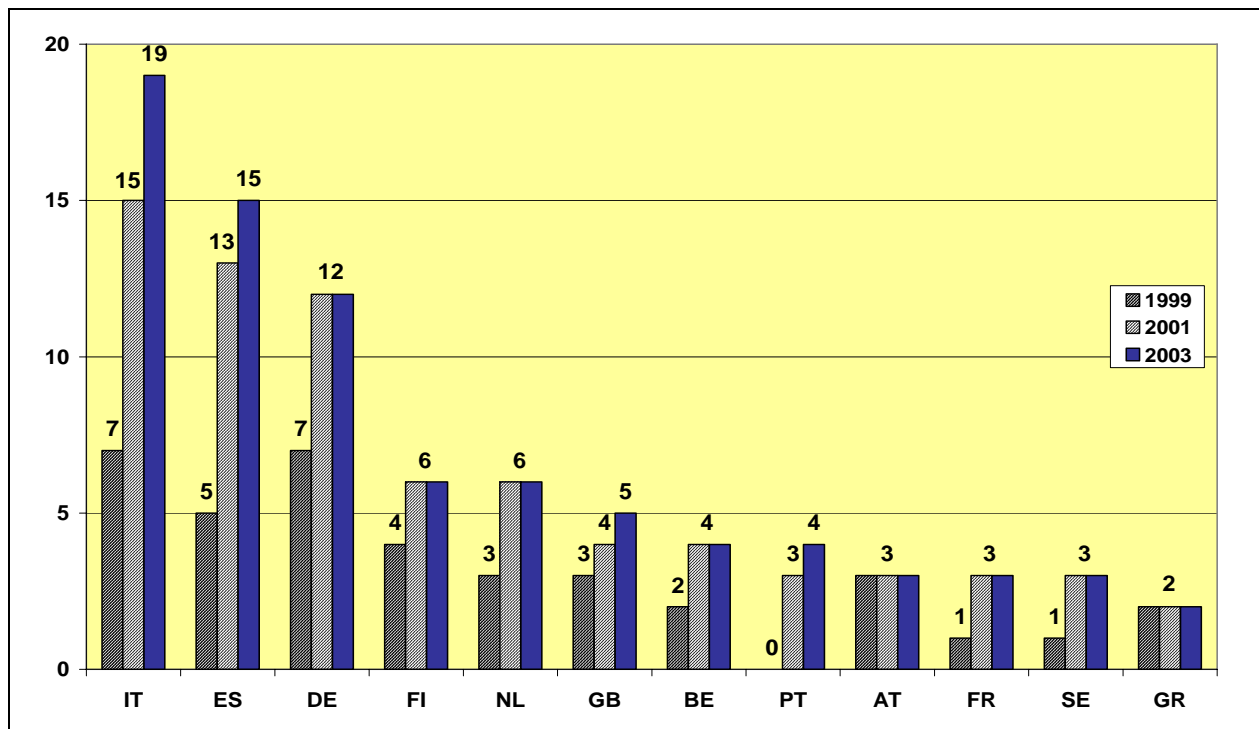
Abb. 24: Entwicklung der Anzahl lateinamerikanischer Mitgliedsstädte des URB-AL-Netzwerks Nr. 8 nach Ländern; 1999 bis 2003

Nachdem es gelungen war, ein umfangreiches Mitgliedernetzwerk aufzubauen, wurde Stuttgart schließlich aufgrund seiner herausragenden Kompetenzen im öffentlichen Nahverkehr¹ und der starken Bündelung mobilitätsbezogenen Know-hows in Wirtschaft (Fahrzeugindustrie, sonstige Verkehrstechnologie- und Zulieferbetriebe) und Wissenschaft (insbesondere die Universität Stuttgart mit dem Forschungsschwerpunkt Verkehr – FOVUS) als Koordinatorenstadt des Netzwerks „Steuerung der urbanen Mobilität“ ausgewählt.

Am 24.01.2000 wurde von der Europäischen Kommission ein Koordinationsvertrag über 350.000 Euro Zuschuss bei einem Gesamtbudget von 613.000 Euro unterzeichnet.² Der Kofinanzierungszeitraum für die Netzwerkkoordination erstreckte sich von März 2000 bis März 2003 und wurde anschließend durch ein Vertrags-Addendum um ein weiteres halbes Jahr bis September 2003 verlängert, um die Verzögerungen in der Arbeit des Netzwerks auszugleichen, die durch die Umstrukturierung der Abwicklung der Außenhilfe der EU-Kommission und die Umstellung der Programmbedingungen zu Beginn der Phase URB-AL II entstanden waren.

¹ Dokumentiert z.B. durch die Verleihung des Preises „Weltbestes Verkehrsunternehmen“ an die Stuttgarter Straßenbahnen AG seitens der *Union Internationale des Transports Publics* – UITP im Jahr 1997.

² Vertragsnummer: ALR/B7-311/96/169/8, Budgetlinie: Auswärtige Hilfen. Aufgrund des höheren Eigenbeitrags belief sich die Zuschussquote für die Stadt Stuttgart auf nur 57% statt der maximal zulässigen 70%.



Quelle: Eigene Zusammenstellung nach unveröffentl. Statistiken der LHS

Abb. 25: Entwicklung der Anzahl europäischer Mitgliedsstädte des URB-AL-Netzwerks Nr. 8 nach Ländern; 1999 bis 2003

Das gemäß Koordinationsvertrag mit zwei Vollzeitstellen für den „*Coordinador*“ und einen „*Gestor Asistente*“ ausgestattete Koordinierungsbüro übernahm die Aufgabe der organisatorischen Abwicklung aller zentral zu steuernden Netzwerkaktivitäten.¹ Die wichtigste Arbeitssprache im Netzwerk, sowohl was die Kontakte zu den Mitgliedern als auch zur EU-Kommission betrifft, war dabei – wie im URB-AL-Programm allgemein üblich – Spanisch. Hinsichtlich der Stellung im transnationalen Netzwerk nahm die Koordinatorenstadt keine hierarchisch übergeordnete Funktion ein, sondern sie moderierte, organisierte und administrierte das transnationale Städtenetzwerk als *primus inter pares*, indem sie eine Mittlerrolle zwischen EuropeAid und den beteiligten Partnern einnahm. Die Landeshauptstadt Stuttgart übernahm als zentraler Netzwerkknotenpunkt die folgenden Aufgaben und Funktionen zur Unterstützung der transnationalen Kooperationsprozesse zwischen den europäischen und lateinamerikanischen Netzwerkmitgliedern:

- Organisation der Erstellung des wissenschaftlichen **Grundlagendokuments** (vgl. LHS 2000) durch drei Experten aus Europa und Lateinamerika.² Das in die Sprachen Spanisch, Portugiesisch, Englisch, Französisch und Deutsch übersetzte Dokument hatte die Aufgabe, den fachlichen Rahmen für die Netzwerkkoooperation aufzuzeigen und diente als

¹ Hinzu kamen Kurzzeitstellen für Unterstützungskräfte während der jährlichen Netzwerktreffen sowie eine permanente Praktikantenstelle, die im Laufe des dreijährigen Koordinationszeitraums mit Studenten aus insgesamt sechs Ländern Europas und Lateinamerikas besetzt wurde.

² Das Grundlagendokument wurde verfasst von Carlos Cedano Cabrejas, *Associação Nacional de Transportes Públicos* – ANTP, São Paulo, Prof. Dr. Eckhart Ribbeck, Städtebau-Institut der Universität Stuttgart und Prof. Dr. Dr. Gerhard Heimerl, Institut für Eisenbahnbau und Verkehrswesen, Universität Stuttgart.

Grundlage für die fachliche Strukturierung der drei Jahrestreffen. Im Sinne ganzheitlicher Lösungsansätze für die unterschiedlichen urbanen Verkehrsprobleme Europas und Lateinamerikas werden in dem Dokument herausragende *Best Practice*-Beispiele aus beiden Regionen vorgestellt und vier prioritäre Themengebiete für den transnationalen Austausch definiert: 1.) Verkehr und Technik; 2.) Städtebau und Raumplanung; 3.) Sozioökonomische und demographische Einflussfaktoren; 4.) Rolle und Chancen der Kommunalpolitik;

- Organisation dreier **Netzwerktreffen** (Oktober 2000 in Stuttgart, April 2002 in Mexico City und Februar 2003 in Stuttgart) zur Förderung des Erfahrungsaustauschs zwischen den kommunalen Verkehrsexperten des Netzwerks sowie zur Ausarbeitung von Projektvorschlägen in jeweils vier parallelen thematischen Workshops (entsprechend den vier thematischen Leitlinien des Grundlagendokuments);
- **Beratung** bei der Ausarbeitung der **Projektvorschläge** und Unterstützung beim Aufbau der transnationalen Partnernetzwerke sowie beim Verfassen, formalen Vorprüfen und Einreichen der Projektanträge;
- Aufbau und fortlaufende Aktualisierung einer dreisprachigen **Homepage** (Deutsch, Englisch und Spanisch) als zentrale Informationsplattform des Städtenetzwerks;¹
- Dreimal jährlich Herausgabe des ca. zehn bis zwölf Seiten umfassenden dreisprachigen **Netzwerk-Magazins** „*Control of Urban Mobility*“ (Empfängerkreis von über 500 politischen und fachlichen Vertretern der Mitgliedsstädte sowie der externen Partner aus rund 30 Staaten);²
- **Kontaktstelle** für alle Fragen der Netzwerkmitglieder im Rahmen der Kooperationsaktivitäten, Vermittlungsstelle zwischen der Europäischen Kommission und den Partnerinstitutionen sowie Kontaktvermittlung zwischen Netzwerkmitgliedern und externen Partnern;
- **Netzwerk-Promoter** für die Verbreitung von Projektergebnissen und die Ausweitung des Netzwerks durch die Werbung zusätzlicher Städte und externer Partner;
- **Administrative Abwicklung** der Netzwerkkoordination und Verwaltung des Koordinationsbudgets, Verfassen periodischer Tätigkeitsberichte für die Verwaltung der Landeshauptstadt Stuttgart und die Europäische Kommission;
- **Einbindung** der betroffenen Ämter der **Kommunalverwaltung** der Landeshauptstadt Stuttgart in die Netzwerkaktivitäten und Förderung der Zusammenarbeit mit zivilgesellschaftlichen Akteuren und externen Partnern vor Ort.

Die gemeinsamen Projekte des Netzwerks Nr. 8

Im Rahmen des Netzwerks Nr. 8 „Steuerung der urbanen Mobilität“ wurden zwischen Ende 2001 und Ende 2004 zehn gemeinsame Projekte genehmigt. Sieben davon sind so genannte A-Projekte, zwei Projekte vom B-Typ bauen auf bereits abgeschlossenen A-Projekten auf und ein weiteres stützt sich auf die im September 2003 abgeschlossene EU-geförderte Netzwerkkoordination der Landeshauptstadt Stuttgart. Beim letzten *Call for Projects* der Programmphase URB-AL II im April 2006 wurden von den Mitgliedsstädten Graz und Belo Horizonte

¹ Siehe: <http://www.stuttgart.de/europa/urb-al>

² Nachdem von den Netzwerkteilnehmern im Rahmen der Befragung Nr. 2 „Evaluation“ Anfang 2002 ein intensiver Informationsfluss gefordert worden war (vgl. ROTHFUSS 2002c, S. 11), wurde parallel der zweimonatlich erscheinende, ebenfalls dreisprachige, aber kürzer gehaltene elektronische *Newsletter* „R8-NEWS“ eingeführt.

zwei weitere B-Projektanträge eingereicht, über deren Genehmigung bis Mitte 2006 entschieden wird. Wie Abb. 26 zeigt, umfasst der Kreis der bisher in die gemeinsamen Projekte involvierten Netzwerkpartner 48 Städte (LA: 31; EU: 17) aus 18 verschiedenen Staaten (LA: 10; EU: 8) und 11 externe Partnerinstitutionen (LA: 2; EU: 9) aus sechs Ländern (LA: 2; EU: 4). Mit 48 von 185 Städten macht die Gruppe der intensiver im Rahmen gemeinsamer Projekte vernetzten Partnerstädte lediglich rund ein Viertel aller Mitgliedsstädte des Netzwerks Nr. 8 aus. Die relativ starke Konzentration der Beteiligungsstrukturen hatte sich bereits im ersten *Call for Projects* vom 31.10.2001 abgezeichnet (vgl. ROTHFUSS 2002a, S. 2ff.): An den Projektnetzwerken der zehn eingereichten Anträge waren 63 verschiedene Städte aus 21 Staaten (LA: 13; EU: 8) beteiligt. In die vier Projekte davon, die schließlich genehmigt wurden, waren 37 Städte aus 16 Ländern (LA: 10; EU: 6) involviert. Die Diversifizierung der Beteiligungsstruktur konnte demnach in den folgenden *Calls* effektiv nur um elf weitere Städte auf 48 und um zwei weitere europäische Staaten erweitert werden.

Projekte (s. Anhang) Koordinatoren	R8-P3-01 Arequipa	R8-P8-01 Com. Madrid	R8-P9-01 Treviño	R8-B2-04 Treviño (B)	R8-P10-01 Utrecht	R8-B1-04 Utrecht (B)	R8-P2-02 Graz	R8-P3-02 V.R. Stuttgart	R8-A1-03 Cartagena	R8-B2-03 Stuttgart (B)	Summe Teil- nahmen
Projektpartner											
Lateinamerikanische Partnerstädte: 10 Staaten, 31 Städte											59
AR–Argentinien: 1											1
Buenos Aires							X				1
BO–Bolivien: 1											1
La Paz		X									1
BR–Brasilien: 13											29
Credenor			X	X							2
Criciúma			X	X			X	X	X		6
Curitiba										X	1
Erechim			X	X			X				3
Florianópolis					X	X		X			3
Juiz de Fora			X	X							2
Porto Alegre	X	X						X		X	4
Rio Claro					X						1
Rio de Janeiro					X	X					2
Rio de Janeiro, Estado		X									1
Santo André			X	X							2
São Vicente								X			1
Vitória							X				1
CL–Chile: 3											4
Arica	X										1
La Pintana							X				1
Viña del Mar			X	X							2
CO–Kolumbien: 3											9
Atlántico, Departamento			X		X	X					3
Cartagena								X	○	X	3
Valledupar					X	X			X		3
EC–Ecuador: 3											4
Cuenca							X				1
Loja					X	X					2
Quito									X		1
MX–Mexiko: 3											3
León	X										1
México City		X									1
Querétaro								X			1
NI–Nicaragua: 1											2
León					X	X					2
PE–Peru: 2											3
Arequipa	○										1
Lima		X			X						2
SV–El Salvador: 1											3
San Salvador	X	X								X	3
Europäische Partnerstädte: 8 Staaten, 17 Städte											32
AT–Österreich: 1											3
Graz					X		○		X		3

BE–Belgien: 1											1
Gent							X				1
DE–Deutschland: 2											6
Stuttgart	X	X			X	X				○	5
Stuttgart, Verband Region										○	1
ES–Spanien: 6											9
Bizkaia	X				X		X			X	4
Huelva	X										1
Madrid, Comunidad			○								1
Parla									X		1
Valladolid							X				1
Zaragoza			X								1
IT–Italien: 4											8
Padova, Provincia di			X	X							2
Sardegna, Regione Aut.								X			1
Trento								X	X		2
Treviso, Provincia di			○	○				X			3
GB–Großbritannien: 1											1
Leicester										X	1
NL–Niederlande: 1											2
Utrecht					○	○					2
SE–Schweden: 1											2
Vara			X	X							2
Externe Partner: 6 Staaten, 11 Institutionen											14
Lateinamerikanische EP: 2 Staaten, 2 Institutionen											2
BR–UFRGS		X									1
CL–MINVU					X						1
Europäische EP: 4 Staaten, 9 Institutionen											12
AT–FGM-AMOR							X				1
DE–COMBUS								X			1
DE–Ökomeidia			X								1
DE–Uni S – FOVUS					X	X					2
DE–Uni S – ISB	X										1
DE–Uni S – ISVS										X	1
DE–WISV										X	1
ES–RENFE		X									1
NL–IBC					X	X	X				3
Projektteilnehmer	9	11	11	9	15	10	12	11	7	10	105
Legende: ○ = Projektkoordination X = Projektteilnahme											Entwurf: Rothfuß 2006

Quelle: Eigene Zusammenstellung nach unveröffentl. Statistiken, EuropeAid

Abb. 26: Beteiligung von Mitgliedsstädten und externen Partnern an den zehn gemeinsamen Projekten des Netzwerks Nr. 8 „Steuerung der urbanen Mobilität“; Stand 2005

Die Themengebiete der gemeinsamen Projekte des Netzwerks Nr. 8 wurden von den Partnern bei den transnationalen Jahrestreffen nach ihrem lokalen Bedarf definiert. In den vier Workshops, die den Leitlinien des Grundlegendokuments entsprechend thematisch differenziert wurden, entwickelten die Teilnehmer im Rahmen der drei Mitgliedertreffen insgesamt rund 30 Projektideen, von denen 20 zur Einreichung weiterentwickelt und letztlich zehn genehmigt wurden. Die umgesetzten Projekte decken eine breite Palette städtischer Verkehrsprobleme ab und berücksichtigen die Verursachungskette von Verkehrsproblemen vom Stadium der Stadtplanung bis hin zum Nutzungsverhalten der städtischen Bevölkerung. Grundsätzlich werden in allen Projekten die wichtigsten Ergebnisse sowie die entwickelten Methoden, Instrumente und Strategien dokumentiert und als „Manuals“ bzw. Handlungsanleitungen für interessierte „Follower“ im Internet zur Verfügung gestellt sowie über Fachpublikationen und Fachkongresse verbreitet. Der Gesamtkomplex der durch die Projekte vertieft bearbeiteten acht Themengebiete hat durchgehend eine hohe Relevanz für das Verkehrsmanagement der europäischen Partnerstädte. Gleichzeitig stimmt die Schwerpunktlegung auch mit den dringlichsten aktuellen Herausforderungen und Arbeitsgebieten der technischen Zusammenarbeit mit Entwicklungsländern in Fragen des urbanen Verkehrsmanagements überein (vgl. GTZ

2005, S. 10f.; für eine ausführlichere Beschreibung der Projektziele und -maßnahmen mit Angaben zu Laufzeiten und Projekthomepages siehe Anhang):

- Ein von **Arequipa** (PE) koordiniertes Projekt behandelte die kommunale Herausforderung der **Integration der Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung**, um Verkehrsströme bereits durch eine sinnvolle Gestaltung der räumlichen Stadtstruktur langfristig zu minimieren und ihre effizientere Bewältigung mittels öffentlicher Verkehrsmittel zu ermöglichen;
- Die **Comunidad de Madrid** (ES) erarbeitete im Rahmen des Projekts PROMOTEO gemeinsam mit weiteren europäischen und lateinamerikanischen Metropolen Strategien und Maßnahmen zur Förderung und zum effizienteren Management der Massentransportmittel im **öffentlichen Nahverkehr großer Ballungsräume**;
- Das Thema Verkehrssicherheit stand im Mittelpunkt des Projekts VICOROSA der **Provincia di Treviso** (IT). Dabei wurden die grundlegenden Anforderungen und konkrete Instrumente erarbeitet, die eine erhöhte **Verkehrssicherheit** durch Maßnahmen in den relevanten Bereichen von der Stadt- und Verkehrswegeplanung bis hin zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer gewährleisten. In einem bis November 2006 laufenden B-Projekt werden in den Partnerstädten die entwickelten Maßnahmen modellhaft umgesetzt und ein „*Virtual Observatory for Road Safety*“ aufgebaut, das die erstellten Leitfäden und eine ausführliche Sammlung von *Best Practice*-Beispielen per Internet zugänglich macht;
- In einem von **Utrecht** (NL) geleiteten Projekt zur **Förderung des Fahrrads als städtischem Verkehrsmittel** wurden Strategien entwickelt, um die Anforderungen, die mit einer systematischen Radwegeplanung verbunden sind, in einem frühen Stadium in die Stadtplanung zu integrieren und das Fahrrad generell als Verkehrsmittel zu fördern. In einem B-Projekt, das bis März 2007 abgeschlossen wird, werden spezielle Instrumente entwickelt und pilotartig eingesetzt, mit denen Stadtverwaltungen die massive Nutzung des Fahrrads als urbanes Verkehrsmittel ermöglichen und aufseiten der Bevölkerung populär machen können.
- Das von der Stadt **Graz** (AT) koordinierte Projekt CULTURA zielte auf eine grundlegende Veränderung der **Mobilitätskultur** in der städtischen Bevölkerung. Damit wurde das Problem des motorisierten Individualverkehrs auf der Nutzerseite angegangen: Es wurden Strategien und Kampagnen entwickelt, die auf einen Bewusstseins- und Wahrnehmungswandel im Hinblick auf die Verkehrsmittelwahl zielen. Im letzten *Call for Proposals* der Phase URB-AL II wurde ein weiterführendes B-Projekt beantragt.
- Das mit Abstand wichtigste Transportmittel aller lateinamerikanischen Städte ist der Bus. Ein vom **Verband Region Stuttgart** (DE) koordiniertes gemeinsames Projekt diente der Erarbeitung eines systematischen Ausbildungsplans auf der Basis moderner Lernsoftware für **Busfahrer** mit dem Ziel umweltfreundlichen und wirtschaftlichen Fahrens sowie der Steigerung der Verkehrssicherheit. Im letzten *Call for Projects* des URB-AL-Programms übernahm das Netzwerkmitglied Belo Horizonte (BR) die Einreichung einer B-Projektinitiative für die Erstellung und praktische Anwendung einer Schulungssoftware auf der Basis eines in Deutschland bereits bewährten Programms.

- Das von der *Landeshauptstadt Stuttgart* (DE) koordinierte B-Projekt MOVIMAN, das bis September 2006 abgeschlossen wird, widmet sich der Thematik des *gebietsbezogenen Mobilitäts-Managements* mit dem Ziel der rationellen Steuerung von Verkehrsströmen und der umweltfreundlichen Deckung des bestehenden Mobilitätsbedarfs in ausgewählten Pilot-Gewerbegebieten verschiedener Projektpartnerstädte.
- Schließlich zielte ein von *Cartagena de Indias* (CO) geleitetes Projekt auf die systematische Überprüfung der städtischen Verkehrsinfrastruktur sowie aller öffentlichen Nahverkehrsangebote im Hinblick auf ihre nutzerfreundliche Umgestaltung für *Menschen mit körperlich bedingt eingeschränkter Mobilität*.

Lediglich der Bereich Verkehrstechnologie konnte aufgrund der spezifischen Vorgaben des URB-AL-Programms – in erster Linie zielt es auf gemeinsame Lernprozesse in klassischen kommunalen Aufgabenfeldern statt auf Technologietransfer – nicht ausreichend berücksichtigt werden.¹ Auch der zentralen Rolle kommunaler und privater Verkehrsbetriebe in der Umsetzung eines an Nachhaltigkeitsgesichtspunkten orientierten Verkehrssystems konnte durch das URB-AL-Programm nur eingeschränkt Rechnung getragen werden. Selbst städtische Verkehrsbetriebe, die sich zu 100% in kommunaler Hand befinden, wurden von EuropeAid (teilweise)² als „externe Partner“ eingestuft, womit ihre Beteiligungsmöglichkeit an den gemeinsamen Projekten auf maximal ein Fünftel der Partner beschränkt wurde. Hier kam es zum Zielkonflikt zwischen den besonderen Charakteristika des zu bearbeitenden Sachgebiets der „Steuerung der urbanen Mobilität“ und den Anforderungen des URB-AL-Programms, fast ausschließlich kommunale Verwaltungen im engeren Sinne und gemeinsame Lernprozesse in überwiegend nichttechnischen Aufgabenfeldern zu fördern.

Im letzten *Call for Projects* des URB-AL-Programms am 30.04.2006 wurden im Rahmen des Netzwerks Nr. 8 von den Stadtverwaltungen Graz und Belo Horizonte die B-Projektinitiativen CULTURA 2 und ECO-SAFE-BUS eingereicht. Während CULTURA 2 die Durchführung von Image- und Informationskampagnen für alle nachhaltigen Verkehrsformen in den beteiligten Mitgliedsstädten sowie den Aufbau eines europäischen und eines lateinamerikanischen Zentrums für die Ausbildung kommunaler Fachleute in Fragen der Förderung nachhaltiger Verkehrsformen vorsieht, widmet sich ECO-SAFE-BUS der Anpassung und Weiterentwicklung einer in Deutschland eingesetzten Software für die Schulung lateinamerikanischer Busfahrer in sicherem und spritsparendem Fahren. Außerdem strebt es den Aufbau lokaler Schulungszentren sowie die Durchführung von Pilotkursen zur Qualifizierung zukünftiger Ausbil-

¹ Alle Projektanträge wurden abgewiesen, die sich mit der Problematik umweltfreundlicher Verkehrstechnologie beschäftigten: So z.B. eine vom Verband Region Stuttgart initiierte Projektinitiative zur Förderung des Einsatzes der Brennstoffzellentechnologie in Stadtbussen; ein von León, Nicaragua, eingereichter Projektantrag zur Vermeidung von Altölabfällen durch den Einsatz innovativer Ölfiltersysteme in Stadtbussen; eine von Berlin koordinierte Projektinitiative zur Einführung von Dieselmotoren in Stadtbussen sowie ein von Lima, Peru, angestrebtes Projekt zur Einrichtung flächendeckender Meßsysteme zur Überwachung der verkehrsbedingten städtischen Luftverschmutzung.

² In dieser Frage kam es in verschiedenen Fällen zu widersprüchlichen Entscheidungen seitens EuropeAid: Während einige kommunale Verkehrsbetriebe mit dem Status als Stadtverwaltung an Projekten teilnehmen konnten (z.B. CRICIUMATRANS, Criciúma), wurden andere trotz gleicher institutioneller Verfasstheit als externe Partner klassifiziert (z.B. TransMilenio, Bogotá).

ungsleiter an. Bei beiden Projektinitiativen ließ sich eine Umstrukturierung des Partnerkonsortiums gegenüber den vorangegangenen A-Projekten feststellen. Dabei wurden Partner, die in der ersten Phase keine ausreichend dynamische und proaktive Beteiligung an den Projektaktivitäten gezeigt hatten, durch Mitgliedsstädte ersetzt, die sich in anderen Projekten als agile Partner bewährt hatten. In der Entwurfsphase der beiden Projektinitiativen fanden intensive Kommunikationsprozesse zwischen den Koordinatoren und den beteiligten Partnern statt, um die inhaltliche Ausgestaltung und die Planung lokaler Umsetzungsmaßnahmen partizipativ vorzunehmen. Dabei kamen erstmals im Netzwerk Nr. 8 die Kommunikationsmittel Webforum und kostenlose Internettelefonie zum Einsatz, um die transnationale Netzwerkkommunikation zu intensivieren und für alle beteiligten Partner zu erleichtern.

5.1.2 Motivationshintergrund der Partner für die Beteiligung an der transnationalen Städtenetzwerkkooperation

Die Zusammenarbeit lokaler Gebietskörperschaften, die in direkter Nachbarschaft zueinander liegen und meist durch übergeordnete Verwaltungsebenen wie Kreise, Provinzen oder Regionen verbunden sind, wird in weiten Teilen Europas bereits seit längerem praktiziert. Die Organisationsformen der Gemeindegrenzen übergreifenden Vernetzung reichen hier von „weichen Kooperationen“ (geringerer Organisations- und Verbindlichkeitsgrad wie etwa bei Regionalkonferenzen, regionalen Entwicklungsagenturen oder regionalen Städtenetzen) bis hin zu „harten Kooperationen“ (z.B. Zweck- und Planungsverbände sowie Verkehrsverbände; vgl. SCHELLER 2002, S. 692f.). Der Nutzen dieser Form der interkommunalen Kooperation liegt meist in der effizienten und kostengünstigen Bewältigung lokaler bzw. regionaler Aufgaben oder in der Abstimmung von Fachplanungen in Bereichen, deren Einfluss Gemeindegrenzen und in Grenzregionen auch Staatsgrenzen übergreifend wirkt (vgl. KERSTING 2006, S. 35ff.). In jüngerer Zeit kommt auch die Zielsetzung der Vernetzung zur Clusterförderung auf regionaler Ebene hinzu, um die Wettbewerbsfähigkeit von Regionen – teilweise auch hier grenzübergreifend – im zunehmend globalisierten Standortwettbewerb zu erhöhen und das Entstehen von „*regional governance*“ (FÜRST & SCHUBERT 2001, S. 49) zu fördern (vgl. FREY 2002, S. 128ff; SCHELLER 2002, S. 692; STEINHOFF 2006, S. 65ff. u. TIMM 2003, S. 144).

Der Zusammenschluss kommunaler Verwaltungen in thematisch ausgerichteten transnationalen Städtenetzwerken unabhängig vom Faktor der geographischen Nähe ist jedoch ein relativ junges Phänomen, das zwar seit den 90er Jahren eine „*explosion in the activity and number*“ (KEINER & KIM 2006, S. 2) erlebte, dessen Entstehung und Verursachung bisher jedoch kaum Gegenstand der Forschung war.¹ Dieser Ansatz der interkommunalen Netzwerkkoope- ration kann nur bedingt verglichen werden mit bilateral strukturierten Formen der Zusammenarbeit über nationale Grenzen hinweg, wie sie nach dem zweiten Weltkrieg in Europa in Form von Städtepartnerschaften zur Förderung des europäischen Verständigungs- und Integrationspro-

¹ Aus diesem Grund hebt die Forschungsfrage 1.1 auf die Entstehungszusammenhänge transnationaler Städtenetze ab (s. Kap. 4.2): „Wie formieren sich transnationale Städtenetze und welcher Motivationshintergrund bewegt dabei lokale Gebietskörperschaften zur Teilnahme?“

zesses (vgl. DERENBACH 2006 u. PAUS 2003) oder seit dem Weltumweltgipfel in Rio de Janeiro 1992 als Projektpartnerschaften im Rahmen der Lokalen Agenda 21 verstärkt entstanden sind (vgl. HERMANN 2000; HÜLSMANN & TROGE 2003; KUHN 2001 u. RUSCHKOWSKI 2002). Aus rein technischer Perspektive möglich wurde die kooperationsintensive transnationale Vernetzung von Stadtverwaltungen in zahlenmäßig größerem und geographisch ausgedehnterem Umfang erst ab Mitte der 90er Jahre, als die modernen Informations- und Kommunikationstechnologien sehr rasch und in jüngster Zeit bereits weltweit nahezu flächendeckend Einzug in Stadtverwaltungen hielten – wenn auch mit einer gewissen Phasenverschiebung zwischen den dynamischeren und den strukturell benachteiligten Regionen.¹

Im Falle des URB-AL-Programms wurde der Grund für die interkontinentale Zusammenarbeit zwischen Kommunalverwaltungen gelegt durch die *top-down* initiierte Schaffung eines systematischen Vernetzungsangebots, das entsprechend der außenpolitischen Strategie der Europäischen Union auf eine Vertiefung der Partnerschaft zwischen Europa und Lateinamerika abzielt. Die Tatsache, dass sich zahlreiche europäische und lateinamerikanische Stadtverwaltungen im URB-AL-Programm engagiert haben, legt den Schluss nahe, dass bereits vorab ein großes Interesse am Aufbau interkommunaler Beziehungen zwischen beiden Regionen bestanden haben muss. Denn trotz des Kofinanzierungsangebots der EU-Kommission erfordert die Beteiligung an einem interkontinentalen Kooperationsprogramm die Bereitschaft, fakultativ gewisse Eigenanstrengungen im Hinblick auf die partnerseitige Finanzierung, die Überwindung sprachlicher Barrieren und kultureller Unterschiede sowie das Tragen der administrativen Bürde eines in der Regel sehr komplexen transnationalen EU-Projekts (vgl. SPENGLER 2005, S. 163) zu erbringen. Die Frage nach dem Motivationshintergrund für das Engagement von Stadtverwaltungen in thematischen Städtenetzwerken ist von zentraler Bedeutung für die Klärung der grundlegenden Voraussetzungen für ihre Formierung, das erfolgreiche Funktionieren und damit auch für den dauerhaften Fortbestand transnationaler kommunaler Kooperationsaktivitäten in Netzwerkform (siehe Forschungsfrage 1.1 in Kap. 4.2).

UGARTE & VERGARA (2006, S. 53) machten bei ihren Befragungen im Rahmen der *Mid-Term Evaluation* der Phase II des URB-AL-Programms eine grundsätzliche Tendenz hinsichtlich der Motivationsgründe für die Beteiligung an transnationaler Städtenetzwerkkooperation aus:

„Mientras que para los latinoamericanos, el intercambio de experiencias y las relaciones institucionales de carácter internacional, así como el carácter descentralizado del programa, son los beneficios más valorados, para los europeos la valoración recae sobre el conocimiento social, cultural y económico de América Latina, y su participación obedece principalmente a satisfacer esa curiosidad y lo hacen asumiendo un liderazgo propio de una sociedad más desarrollada. Además de esa curiosidad geográfica y cultural, destaca también un fuerte interés europeo de participar en AL con solidaridad y responsabilidad hacia la temática elegida.“²

¹ Dabei lässt sich die Phasenverschiebung nicht etwa – wie zu erwarten wäre – trennscharf am Entwicklungsstand des jeweiligen Landes festmachen. So räumen z.B. auch in Mitteleuropa Verwaltungen moderner Großstädte nur ausgewählten Mitarbeitern einen freien Zugang zum Internet und zu Auslandstelefonaten ein. JENSEN (2003) betont für die ärmeren Staaten, dass der eigentliche „digitale Graben“ nicht zwischen den entwickelten und unterentwickelten Ländern verläuft, sondern innerhalb derselben.

² „Während für die Lateinamerikaner der Erfahrungsaustausch und die institutionellen Beziehungen auf internationaler Ebene sowie der dezentrale Charakter die geschätztesten Vorteile des Programms sind, beruht die Wert-

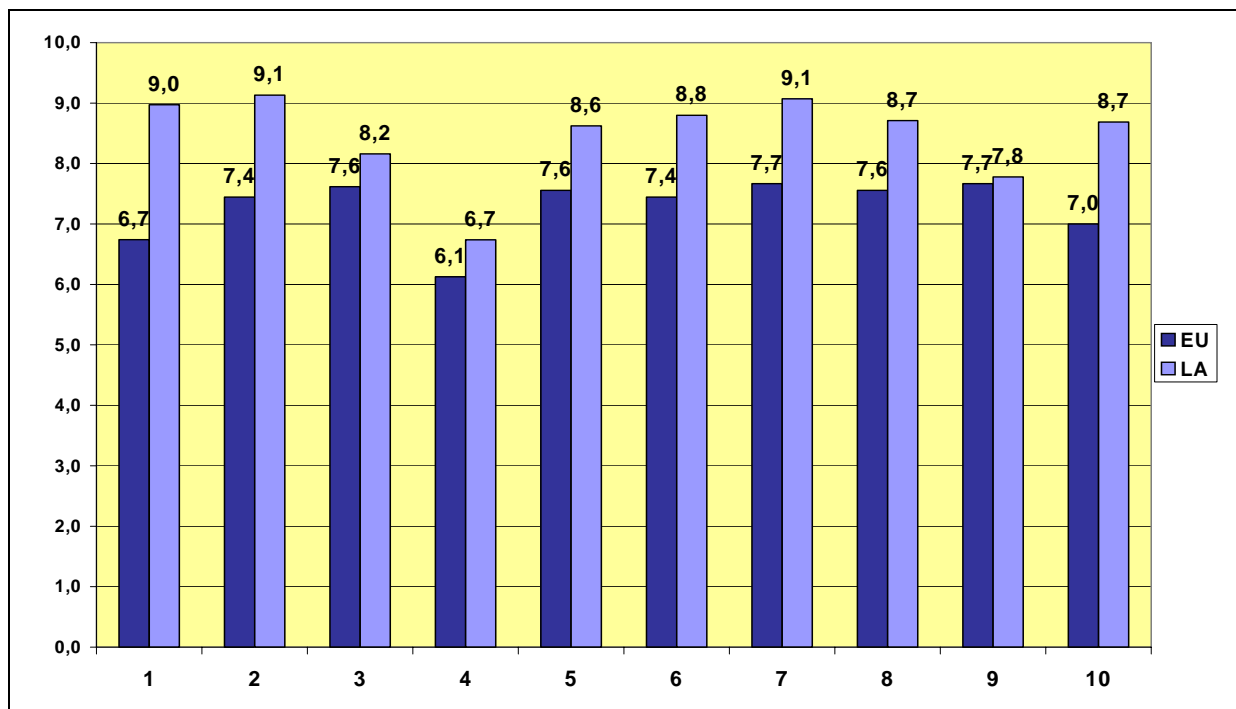
Angesichts der verschiedenen Ausgangssituation der Städte einer hoch entwickelten Region auf der einen Seite und einer durchschnittlich mit weit größeren strukturellen Defiziten behafteten Region wie Lateinamerika auf der anderen Seite lässt sich ein unterschiedlich ausgeprägter Motivationshintergrund für die Beteiligung an transnationaler Städtenetzwerkkooperation erwarten. Diesen Unterschied jedoch auf eine Dichotomie zwischen dem Kennenlernen der Region und solidarischem Handeln aus der überlegenen Position einer entwickelteren Gesellschaft heraus auf europäischer Seite und dem Interesse an internationalem Erfahrungsaustausch und Kooperation auf lateinamerikanischer Seite zu reduzieren, würde – wie im Folgenden anhand des URB-AL-Netzwerks Nr. 8 gezeigt werden kann – nicht den tatsächlich festzustellenden Motivationsstrukturen gerecht. Denn auch im Themenbereich „Steuerung der urbanen Mobilität“ ist keineswegs ein einheitliches europäisch-lateinamerikanisches Kompetenzgefälle festzustellen. So haben einige Mitgliedsstädte Lateinamerikas (z.B. Bogotá, Curitiba oder Porto Alegre) modernere, umweltfreundlichere und effizienter organisierte städtische Verkehrssysteme vorzuweisen als viele europäische Partner, so dass auch diese vom fachlichen Austausch zwischen den beiden Regionen profitieren können.

Anlässlich einer URB-AL-Konferenz für kommunale Führungskräfte, die im September 2001 in Rio de Janeiro stattfand, und des ersten Jahrestreffens der Mitglieder des URB-AL-Netzwerks Nr. 8 im April 2002 in Mexico City wurde unter Bürgermeistern, kommunalen Fachleuten und externen Partnern im Rahmen der Befragung Nr. 1 „Motivation“ erhoben, welche Motivationsgründe die jeweiligen Akteure zur Teilnahme am URB-AL-Programm bewogen haben. Dabei wurden die bereits in Experteninterviews vorerhobenen zehn wichtigsten Teilnahmegründe als Antwortmöglichkeiten vorgegeben und mit einer Likert-Skala von 0 bis 10 („völlig bedeutungslos“ bis „extrem wichtig“) verknüpft. Folgende Motivationsgründe für die Beteiligung am URB-AL-Programm wurden von insgesamt 105 Befragten (LA: 77; EU: 27) bewertet (s. Abb. 27):

1. **Erlernen der internationalen Zusammenarbeit** auf kommunaler Ebene;
2. **Profitieren vom Know-how** und den Erfahrungen **anderer Städte**;
3. **Weitergabe des eigenen Know-hows** und der Erfahrungen an andere Städte;
4. **Prestige** der Mitarbeit in einem **internationalen Programm: Werbung** für die Stadt;
5. Interesse an der **Zusammenarbeit mit Städten** aus der **anderen Region**;
6. Interesse an der **Zusammenarbeit mit Städten** aus der **eigenen Region**;
7. Möglichkeit der direkten **Kooperation** mit Städten aus anderen Ländern, **unabhängig von der Nationalregierung**;
8. Förderung der **Völkerverständigung**;
9. **Bildung eines internationalen Netzwerks** für soziale und umweltgerechte Entwicklung;

schätzung der Europäer auf dem gesellschaftlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Kennenlernen Lateinamerikas. Ihre Beteiligung lässt sich hauptsächlich auf die Befriedigung dieser Wissbegierde zurückführen und sie betreiben diese, indem sie eine eigene Führungsrolle als entwickeltere Gesellschaft einnehmen. Außer dieser geographischen und kulturellen Wissbegierde tritt ein starkes europäisches Interesse an einer solidarischen und verantwortlichen Unterstützung Lateinamerikas im betreffenden Themengebiet in den Vordergrund.“ (Übers. d. Verf.)

10. *Erschließung finanzieller Mittel* für die Umsetzung kommunaler Projekte;



Quelle: Eigene Erhebungen 2001/2002

Abb. 27: Befragung Nr. 1 „Motivation“, Frage Nr. 6 (10 Teilfragen): „Was ist Ihre Motivation, mit Ihrer Stadt/Region am URB-AL-Programm teilzunehmen?“; n=105

Die empirischen Ergebnisse zeigen, dass die Befragten die Bedeutung der erfassten Motivationsgründe für eine aktive Beteiligung am URB-AL-Programm mit einem Durchschnittswert von 7,9 generell relativ hoch einschätzen (lateinamerikanische Befragte 8,5 und europäische 7,3 Punkte von 10). Die durchschnittlich um 1,2 Punkte höhere Bewertung seitens der lateinamerikanischen Partner weist auf eine grundsätzlich höhere Motivation dieser Gruppe und ein größeres Interesse an der Wahrnehmung der Chancen des URB-AL-Programms zum Aufbau internationaler Austausch- und Kooperationsbeziehungen hin.

Wie das Ergebnis der Teilfrage 1 zeigt, ist das „*Erlernen der internationalen Zusammenarbeit auf kommunaler Ebene*“ für die lateinamerikanischen Befragten einer der wichtigsten Gründe (9 Punkte von 10) für die Beteiligung am URB-AL-Programm. Auffallend ist hier die relativ große Diskrepanz zum Ergebnis der Europäer (2,3 Punkte Differenz), die diesen Aspekt mit 6,7 Punkten für sich am zweitniedrigsten bewerten. Während die europäischen Städte schon seit Jahrzehnten umfangreiche Möglichkeiten haben, im Rahmen von Städtepartnerschaften, transnationalen Projekten und Städtenetzwerken internationale Kooperationsbeziehungen zu pflegen, stellt die Teilnahme am URB-AL-Programm für die Mehrzahl der lateinamerikanischen Partner die erste Möglichkeit zum Aufbau internationaler Kontakte und damit auch zum Erlernen internationaler Kooperation dar.

Dem konkreten „*Profitieren vom Know-how und den Erfahrungen anderer Städte*“ (Teilfrage 2) räumen die lateinamerikanischen Befragten mit 9,1 Punkten einen Höchstwert ein.

Damit deckt sich ihr wichtigster Motivationsgrund für die aktive Beteiligung an den transnationalen Städtenetzwerken mit der Absicht der EU-Kommission, mit Hilfe dieses Kooperationsinstruments die lateinamerikanischen Stadtverwaltungen durch die Nutzung europäischer Erfahrungen im Bereich der Dezentralisierung und des effizienten kommunalen Managements als Akteure im Entwicklungsprozess zu stärken (s. Kap. 2.4.1). Im Vergleich mit der Teilfrage 3 „*Weitergabe des eigenen Know-hows und der Erfahrungen an andere Städte*“¹ wird deutlich, dass sich lateinamerikanische Partner mit einer etwas stärkeren Erwartung des Empfangens (9,1; siehe Teilfrage 2) als des Gebens von Know-how (8,2; Teilfrage 3) in die wechselseitigen Austauschbeziehungen des URB-AL-Programms begeben. Wie in Kapitel 2.2 bereits dargestellt wurde, weisen lateinamerikanische Stadtverwaltungen angesichts der enormen strukturellen Probleme der rasch wachsenden Städte einen ausgeprägten Bedarf an Know-how- und Kompetenzaufbau in den unterschiedlichen Bereichen des Kommunalmanagements auf. Die Teilnahme der europäischen Netzwerkmitglieder wurde jedoch auch nur unwesentlich stärker durch die Erwartung des Gebens (7,6 Punkte) als durch die Absicht des Empfangens, das heißt des eigenen Profitierens vom Know-how anderer Städte (7,4 Punkte), motiviert.² Dieses Ergebnis gibt einen Hinweis darauf, dass auch die europäischen URB-AL-Partner an reziproken Austauschbeziehungen im Rahmen der euro-lateinamerikanischen Städtenetzwerke interessiert sind und von der Möglichkeit ausgehen, auch selbst vom Know-how anderer Städte profitieren zu können.

Die Möglichkeit des direkten Austauschs innerhalb der Region sowie mit europäischen Städten stellt für die Mehrzahl der lateinamerikanischen Stadtverwaltungen ein Novum dar: Am nationalstaatlichen Zugriff vorbei können sie im Rahmen der URB-AL-Städtenetzwerke kommunale Außenbeziehungen aufbauen und direkte Förderverträge mit der supranationalen Institution der Europäischen Kommission abschließen. Der Höchstwert (9,1 Punkte) bei der Teilfrage 7 nach dem Motivationsgrund der „*direkten Kooperation mit Städten/Regionen aus anderen Ländern, unabhängig von der Nationalregierung*“ spiegelt den wahrgenommenen Wert der neu hinzugewonnenen Autonomie im Hinblick auf die internationalen Kooperationskontakte wieder. Nach der klassischen Definition des Nationalstaats steht den Zentralregierungen das exklusive Recht zur Pflege der Außenbeziehungen zu. Darum wird das Eingehen umfangreicher internationaler Kooperationsaktivitäten durch die Kommunen seitens der Nationalregierungen als eine nicht unumstrittene Ausweitung des Autonomiegrades der lokalstaatlichen Ebene angesehen (vgl. GTZ 2003, S. 13). Der langen zentralistischen und etatistischen Tradition Lateinamerikas entsprechend manifestiert sich dieser Kompetenzkonflikt in dieser Region entsprechend ausgeprägter (vgl. DE GROOTE & CABALLEROS 2004, S. 50 u.

¹ Die hohe Bewertung dieses Motivationsgrunds für die Beteiligung am URB-AL-Programm deckt sich mit den Ergebnissen der Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“. Hier war auf die offene Frage Nr. 18 nach dem Nutzen des URB-AL-Programms für die jeweilige Stadt bzw. Institution der Aspekt des Kennenlernens und der Umsetzung von *Best Practice*-Beispielen aus anderen Ländern an erster Stelle genannt worden (19 Nennungen; EU: 8 u. LA: 11).

² KEINER & KIM (2006, S. 5) stellen bezüglich der Motivationsgründe für die Beteiligung von Stadtverwaltungen an transnationalen Städtenetzwerken fest: „*The most common reason why local governments take part in C2C is to learn from peers or cities facing similar challenges and experiencing similar conditions.*“ Das Befragungsergebnis bestätigt diese Aussage, ergänzt sie aber um den fast ebenso bedeutsamen Motivationsfaktor der Weitergabe eigenen Know-hows.

VIRAPATIRIN 2004, S. 118), was zur umso positiveren Bewertung neu hinzugewonnener Autonomiegrade in den Außenbeziehungen durch die lateinamerikanischen Kommunalverwaltungen führen mag.

Die Motivationsgründe der Teilfrage 5 „**Interesse an der Zusammenarbeit mit Städten aus der anderen Region**“ und der Teilfrage 6 „**Interesse an der Zusammenarbeit mit Städten der eigenen Region**“ wurden von den lateinamerikanischen Partnern mit 8,6 bzw. 8,8 Punkten und von den europäischen Befragten mit 7,6 bzw. 7,4 Punkten bewertet. Keiner der beiden Partner nimmt also eine signifikante Prioritätensetzung vor, was die Kooperationsbeziehungen mit Stadtverwaltungen der eigenen bzw. der anderen Region angeht. Durch die höhere Bewertung der beiden Motivationsgründe seitens der lateinamerikanischen Netzwerkpartner bestätigt sich die bereits bei Teilfrage 1 getroffene Feststellung, dass die URB-AL-Städtenetzwerke für die Mehrzahl der lateinamerikanischen Teilnehmer eine erste und daher sehr wertvolle Möglichkeit darstellen, kommunale Außenbeziehungen innerhalb Lateinamerikas und mit der kulturell verwandten Partnerregion Europa aufzubauen bzw. auszuweiten. Bemerkenswert ist jedoch darüber hinaus die Aussage, dass die lateinamerikanischen Stadtverwaltungen, trotz des hohen Stellenwerts des Lernens von anderen Kommunen, ein noch etwas größeres Interesse an der Zusammenarbeit mit Städten aus der eigenen Region haben als an der Kooperation mit den in Stadtentwicklungsfragen durchschnittlich kompetenteren europäischen Partnern. Dieses Ergebnis könnte als Hinweis gewertet werden, dass für die lateinamerikanischen Partner neben dem Know-how-Transfer auch der Frage der Förderung der regionalen Integration und Identität eine große Bedeutung zukommt. In der drei Jahre später durchgeführten Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“ gaben die 42 Befragten lateinamerikanischen Projektpartner den Grad, zu dem sich ihre Identität als Lateinamerikaner durch die Teilnahme an den URB-AL-Aktivitäten gesteigert hatte, mit 8,5 Punkten von 0 bis 10 („gar nicht“ bis „sehr stark“) an (Europäer: 6,3 Punkte; vgl. ROTHFUSS 2006a, S. 171).

Der Aspekt der „**Erschließung finanzieller Mittel für die Umsetzung kommunaler Projekte**“ (Teilantwort 10) weist mit 8,7 Punkten bei den lateinamerikanischen Befragten den dritthöchsten Bedeutungswert auf. Für die europäischen Programmbeteiligten spielt er als drittniedrigster Wert mit 7,0 Punkten im Vergleich zu den übrigen Motivationsgründen keine herausragende Rolle. Europäische Kommunen sind in ihren Kompetenzbereichen – im Vergleich zu lateinamerikanischen Stadtverwaltungen – in der Regel finanziell deutlich besser ausgestattet. Außerdem existieren für sie zahlreiche andere europäische Programme, die zwar meist niedrigere Förderquoten als das URB-AL-Programm aufweisen, aber dafür ein größeres Budgetvolumen erlauben.

Im Hinblick auf den Motivationsgrund „**Prestige der Mitarbeit in einem internationalen Programm**“ (Teilfrage 4) und den damit verbundenen internationalen Stadtmarketingeffekten herrschte Einigkeit zwischen den europäischen und lateinamerikanischen Partnern über die vergleichsweise geringe, aber immer noch deutlich über dem Mittelwert 5 der Likert-Skala

liegende Bedeutung: Beide Gruppen bewerteten diesen Beweggrund für die Teilnahme am URB-AL-Programm jeweils am niedrigsten (EU: 6,1 u. LA: 6,7 Punkte).¹

5.1.3 Der Nutzen der transnationalen Kooperationsaktivitäten aus der Sicht der Partner

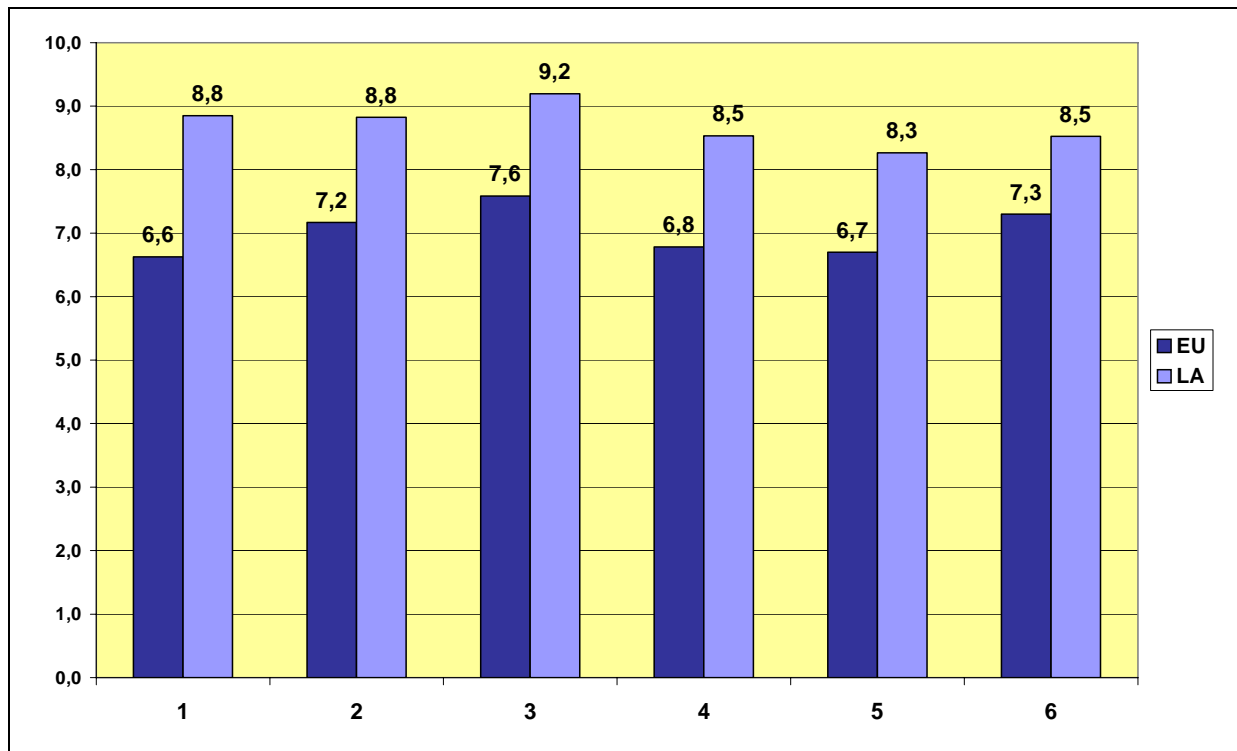
Für die Beurteilung der Gründe, aus denen sich Kommunalverwaltungen in den bikontinentalen Städtenetzwerken des URB-AL-Programms zusammenschließen und sich an den Austauschbeziehungen beteiligen, ist es hilfreich, neben einer Analyse des Motivationshintergrunds (s. Kap. 5.1.2) auch den konkreten Nutzen zu betrachten, den die Teilnehmer in der Netzwerkkooperation sehen. Sowohl die Teilnahmemotivation als auch der wahrgenommene Nutzen geben wertvolle Hinweise darauf, wie der spezifische Bedarf der Kommunen im Hinblick auf transnationale Kooperationsprogramme beschaffen ist.

Der Nutzen der Beteiligung an den Aktivitäten des thematischen Städtenetzwerks Nr. 8 „Steuerung der urbanen Mobilität“ aus Sicht der Mitglieder

Bei der per E-Mail an das gesamte thematische URB-AL-Netzwerk versendeten und beim zweiten Jahrestreffen im April 2002 in Mexico City durchgeführten Befragung Nr. 2 „Evaluation“ konnten die Mitglieder sechs unterschiedliche, mittels Experteninterviews vorerhobene Aspekte des Nutzens der Aktivitäten des Netzwerks Nr. 8 für die Stadt bzw. Institution auf einer Likert-Skala von 0 bis 10 („absolut nicht“ bis „extrem stark“) bewerten. Zum Befragungszeitpunkt liefen die Koordinationsaktivitäten auf Gesamtnetzwerkebene bereits seit zwei Jahren. Die konkrete Projektarbeit befand sich jedoch in den ersten vier A-Projekten gerade erst in der Startphase, da die 2001 erfolgte Umstrukturierung der Außenhilfe seitens der EU-Kommission eine halbjährige Verzögerung in der gesamten Programmabwicklung verursacht hatte. Folgende sechs Aspekte des Nutzens der Beteiligung an den Aktivitäten des thematischen Städtenetzwerks Nr. 8 wurden von insgesamt 73 Befragten (LA: 47 u. EU: 26) bewertet:

1. **Kontakte** zu Vertretern von *Städten aus anderen Ländern*;
2. **Kontakte** zu *Institutionen* mit speziellen Erfahrungen/Know-how;
3. **Erfahrungsaustausch** und Know-how-Transfer durch Teilnahme an *gemeinsamen Projekten*;
4. **Erfahrungsaustausch** und Know-how-Transfer durch Teilnahme an *jährlichen Mitgliedstreffen*;
5. Übermittlung von mobilitätsbezogenen Informationen und Know-how durch *Info-Medien des Koordinierungsbüros*;
6. **Praxisrelevanz** der im Netzwerk behandelten Themen;

¹ Allerdings wurde drei Jahre später von den 70 Projektteilnehmern der Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“ die „Steigerung des internationalen Bekanntheitsgrads der eigenen Stadt“ am vierthäufigsten (10 Nennungen; EU: 3 u. LA: 7) von 27 unterschiedlichen Nutzenaspekten auf die offene Frage Nr. 18 nach dem Nutzen des URB-AL-Programms für die eigene Stadt bzw. Institution genannt.



Quelle: Eigene Erhebungen 2001/2002; ROTHFUSS 2002b, S. 3

Abb. 28: Befragung Nr. 2 „Evaluierung“, Frage Nr. 10 (6 Teilfragen): „Wie beurteilen Sie den Nutzen der Aktivitäten des Netzwerks Nr. 8 für Ihre Stadt/Institution?“; n=73

Insgesamt wird der Nutzen der Beteiligung an den Kooperationsaktivitäten des Netzwerks Nr. 8 „Steuerung der urbanen Mobilität“ von den Befragten mit einer durchschnittlichen Bewertung von 7,9 von 10 Punkten bei allen Einzelaspekten weitgehend einheitlich positiv beurteilt. Die in Abb. 28 dargestellten Befragungsergebnisse bestätigen die bereits in Abb. 27 zum Motivationshintergrund der Netzwerkbeteiligung dokumentierte Abweichung zwischen der Einschätzung der europäischen (7,0) und lateinamerikanischen Befragten (8,7): Letztere bewerten bei der vorliegenden Frage den Nutzen der Netzwerkaktivitäten für ihre eigene Stadt bzw. Institution durchschnittlich 1,7 Punkte höher als ihre europäischen Partner und unterstreichen damit erneut den besonderen Wert, den die URB-AL-Städtenetzwerke für die internationalen Kooperationsbestrebungen der lateinamerikanischen Kommunalverwaltungen haben.

Insbesondere die Teilfrage 1, die mit 2,2 Punkten die größte Diskrepanz zwischen den Aussagen der europäischen und lateinamerikanischen Befragten aufweist, bestätigt diese Feststellung: Das Argument der „*Kontakte zu Vertretern von Städten aus anderen Ländern*“ spielt für die EU-Partner die geringste Rolle aller zur Bewertung stehenden Nutzenaspekte, wenngleich der Wert 6,6 noch deutlich über dem Mittelwert 5 der Likert-Skala liegt. Den europäischen Städten und externen Partnern stehen bereits seit mehreren Jahrzehnten zahlreiche Möglichkeiten zum Aufbau internationaler Kontakte zur Verfügung, wenngleich auch für sie Kooperationsbeziehungen mit Partnern aus Lateinamerika bislang nur eingeschränkt realisierbar waren. Die lateinamerikanischen Stadtverwaltungen und externen Partner hingegen stehen

mehrheitlich erst am Beginn des langen Prozesses der Internationalisierung ihrer Beziehungen und bewerten diesen Nutzen der Beteiligung am thematischen Netzwerk Nr. 8 daher mit 8,8 Punkten am zweithöchsten.

Sowohl Lateinamerikaner als auch Europäer sind sich einig darin, dass der *Erfahrungsaustausch und Know-how-Transfer durch die Teilnahme an den gemeinsamen Projekten* (Teilfrage 3) den größten Nutzen für sie verspricht (EU: 7,6 u. LA: 9,2).¹ Die Erwartung, dass durch die fachliche Zusammenarbeit zwischen internationalen Experten im Rahmen konkreter Projektarbeit neue Lösungen für eigene städtische Problemfelder entwickelt werden können, ist demnach für die Teilnehmer des transnationalen Städtenetzwerks zentral. Die Möglichkeit, direkte *Kontakte zu externen Partnerinstitutionen mit spezifischem Know-how* aufbauen zu können (Teilfrage 2; EU: 7,2 u. LA: 8,8) und die *Praxisrelevanz der im Netzwerk behandelten Themen* (Teilfrage 6; EU: 7,3 u. LA: 8,5) spielen nach dem Nutzenaspekt der direkten Projektkooperation für europäische und lateinamerikanische Partner ebenfalls eine wichtige Rolle.

Der Nutzen der Beteiligung an den gemeinsamen Projekten des Netzwerks Nr. 8 aus Sicht der Teilnehmer

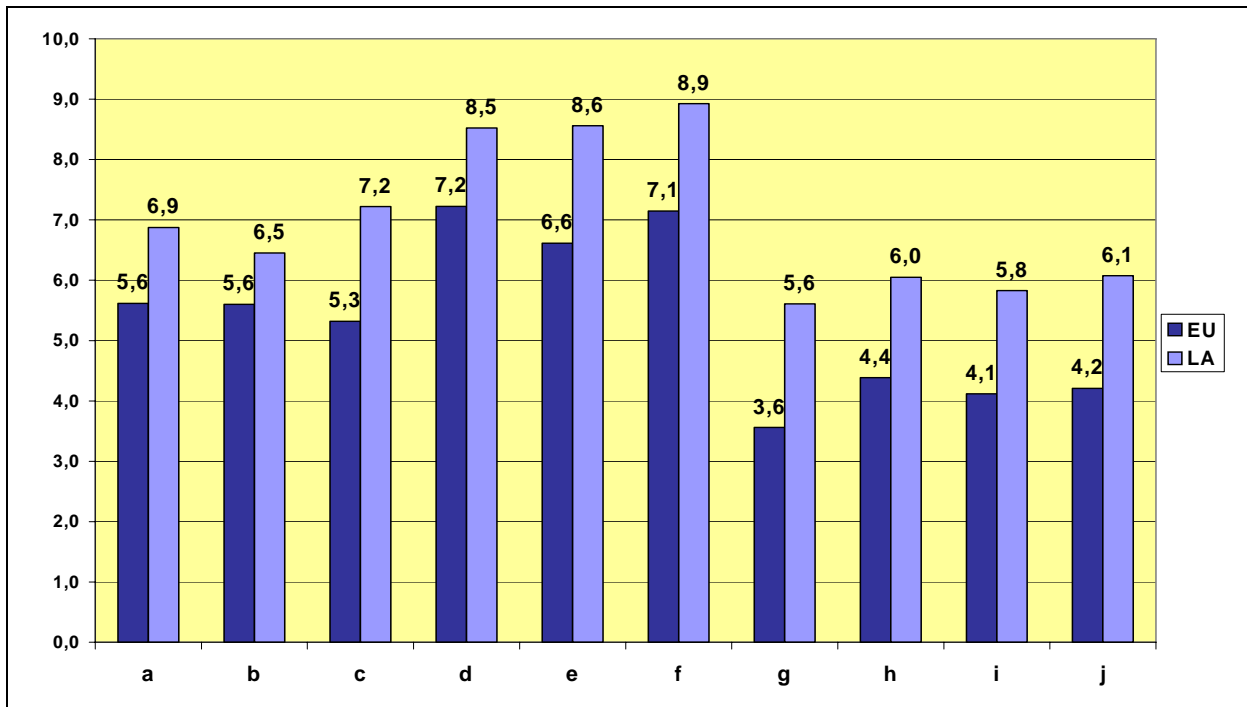
Die im vorangegangenen Abschnitt dargestellten Ergebnisse aus dem Jahr 2002 beruhen auf der Einschätzung des Nutzens der allgemeinen Netzwerkkoperation nach ersten konkreten Erfahrungen in einer frühen Phase der Entwicklung des Städtenetzwerks Nr. 8. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“ (Durchführungszeitpunkt Anfang 2005) zur bereits auf längerer Erfahrung beruhenden Einschätzung des spezifischen Nutzens der Projektzusammenarbeit vorgestellt. Die Frage 4 „Wie beurteilen Sie den konkreten Nutzen des URB-AL-Projekts für Ihre Stadt/Institution? Bitte geben Sie an, in welchem Maße die folgenden Kriterien erfüllt wurden.“ wurde von den 70 befragten Projektteilnehmern (LA: 42 u. EU: 28) anhand einer elfstufigen Likert-Skala von 0 bis 10 („gar nicht“ bis „sehr stark“) beantwortet (s. Abb. 29).²

- a) Die *spezifischen Probleme* meiner Stadt wurden im Projekt *berücksichtigt*;
- b) Das *übermittelte Know-how* war auf die lokale Realität meiner Stadt *anwendbar*;
- c) Die *erarbeiteten Lösungen*, Strategien und Instrumente waren *innovativ* für meine Stadt;
- d) Ich machte *neue Erfahrungen in internationaler Kooperation* zwischen Kommunen;
- e) Ich konnte mein *fachliches Know-how* durch das Projekt *verbessern*;
- f) Ich lernte *anwendbare Best Practice-Beispiele* anderer Städte im Projekt kennen;
- g) Im Rahmen des Projekts wurden in meiner Stadt *konkrete Maßnahmen umgesetzt*;
- h) Die fachliche *Problemlösungskompetenz meiner Institution* wurde verbessert;

¹ Da die Projektarbeit zum Befragungszeitpunkt erst startete, handelt es sich bei diesem Teilergebnis um eine Bewertung der eigenen Erwartung hinsichtlich des Nutzens der Projektkooperation.

² Diese Bewertung des Nutzens der URB-AL-Projekte für die jeweilige Stadt erfolgte je nach Start- und Enddatum der betreffenden Projekte rückblickend oder aufgrund aktueller Erfahrungen in einem noch nicht abgeschlossenen Projekt. Da die drei auf pilothafte Umsetzungsmaßnahmen abzielenden B-Projekte zum Befragungszeitpunkt gerade erst begonnen und noch nicht die Implementierungsphase mit konkreten lokalen Resultaten erreicht hatten, konnten die Teilnehmer nur ihre Erfahrungen aus den bisherigen A-Projekten wiedergeben.

- i) In meiner Stadt entstanden *neue Kooperationsbeziehungen* mit der lokalen *Zivilgesellschaft*;
- j) Die *Kommunalpolitik* meiner Stadt wurde im relevanten Bereich *positiv beeinflusst*.



Quelle: Eigene Erhebungen 2005

Abb. 29: Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“, Frage Nr. 4 (10 Teilfragen): „Wie beurteilen Sie den konkreten Nutzen des URB-AL-Projekts für Ihre Stadt/Institution?“

Bei der 2002 durchgeführten Befragung Nr. 2 „Evaluation“ hatten die Mitglieder des Netzwerks Nr. 8 zum Startzeitpunkt der ersten gemeinsamen Projekte noch einen Nutzen von 7,6 (EU) bzw. 9,2 (LA) Punkten von der Projektzusammenarbeit für ihre Stadt bzw. Institution erwartet (s. Abb. 28, Teilfrage 3). Die drei Jahre später erfolgte *Bewertung des Nutzens der URB-AL-Projekte für die jeweilige Stadt* bzw. Institution durch die Projektteilnehmer im Hinblick auf die zehn vorgegebenen Aspekte ist zwar nur bedingt mit den älteren Befragungsergebnissen vergleichbar. Dass jedoch die Bewertung im Durchschnitt mit 5,4 Punkten bei den europäischen und 7 bei den lateinamerikanischen Befragten um jeweils 2,2 Punkte negativer ausfiel als der Erwartungswert von 2002, kann als Hinweis auf gewisse, von den Teilnehmern wahrgenommene Defizite in Bezug auf die gemeinsamen Projekte gewertet werden.

Betrachtet man die durchschnittliche lateinamerikanische Bewertung des Gesamtspektrums der einzelnen Nutzenaspekte bei beiden Befragungen, so zeigt sich, dass diese trotz der drei Jahre auseinander liegenden Durchführungszeitpunkte um die fast gleiche Differenz von 1,6 bzw. 1,7 Punkten besser ausfällt als die der europäischen Befragten. Dies bestätigt die Annahme, dass die lateinamerikanischen Partner sowohl auf der Ebene der thematischen Netzwerke als auch der gemeinsamen Projekte durchschnittlich einen etwas größeren Nutzen aus den horizontalen Kooperationsprozessen ziehen als die europäischen. Weitgehende Überein-

stimmung zwischen den europäischen und lateinamerikanischen Partnern herrscht bezüglich der unterschiedlichen Einschätzung der zehn Teilaspekte des Nutzens der Projektkooperation: So weicht die Bewertung der Projektteilnehmer der beiden Regionen bei allen zehn Nutzenaspekten nur in einer nahezu gleich bleibenden Marge zwischen 0,9 und 2,0 Punkten voneinander ab (s. Abb. 29). Dies gibt einen wertvollen Hinweis darauf, dass die lokalen Partnerinstitutionen beider Kontinente trotz teilweise stark unterschiedlicher lokaler Rahmenbedingungen vergleichbare Anforderungen und Bedürfnisse im Hinblick auf die Leistungen der Projektzusammenarbeit im Rahmen transnationaler Netzwerkkooperation haben.

Die *zehn Nutzenaspekte*, die von den Projektteilnehmern zu bewerten waren, lassen sich *drei Kategorien* zuordnen: So beziehen sich die *Items* der Teilfragen *a) bis c)* auf die anwendungsbezogene *Qualität des* im Projekt verbreiteten bzw. generierten *Know-hows*, die Aspekte *d) bis f)* decken den Bereich des persönlichen *Capacity Building* ab und die unter *g) bis j)* angesprochenen Punkte geben die *lokale Wirksamkeit* der Kooperationsaktivitäten wieder. Wie aus Abb. 29 ersichtlich wird, wurden die inhaltlich interdependenten *Items* einer Kategorie von Nutzenaspekten jeweils relativ homogen bewertet, was die Reliabilität der Antworten unterstreicht. Den höchsten Nutzen für ihre Stadt bzw. Institution sahen die befragten 70 Projektteilnehmer für die zweite Kategorie „*Capacity Building*“ (durchschnittliche Bewertung EU: 7,0 u. LA: 8,7 Punkte), gefolgt vom ersten Block mit Bezug auf die „Qualität des Know-hows“ (EU: 5,5 u. LA: 6,9) und schließlich der dritten Gruppe von Nutzenaspekten, die sich auf die „lokale Wirksamkeit“ bezieht (EU: 4,1 u. LA: 5,9).

Die Nutzenaspekte a) „Die spezifischen Probleme meiner Stadt wurden im Projekt berücksichtigt“ (EU: 5,6 u. LA: 6,9 Punkte) und b) „Das übermittelte Know-how war auf die lokale Realität meiner Stadt anwendbar“ (EU: 5,6 u. LA: 6,5) zeigen, dass die gemeinsamen Projekte nur bedingt der Zielsetzung des URB-AL-Programms gerecht wurden, die *lokalen Spezifika der Partnerstädte zu berücksichtigen*. Die Projektkonsortien setzen sich meist aus Partnern zusammen, die in Bezug auf das zu behandelnde Problemfeld eine relativ heterogene Ausgangssituation aufweisen. Da die lateinamerikanischen Mitgliedsstädte in den meisten Fällen einen dringlicheren Bedarf an Know-how-Transfer haben als die europäischen, gehen die Projekte in der Regel verstärkt auf ihre Situation ein. Hier zeigen sich Grenzen der Zusammenarbeit in größeren, heterogen zusammengesetzten Städtenetzwerken: Das bei der bilateralen Entwicklungszusammenarbeit gegebene, intensive Eingehen auf die spezifischen Ansprüche und Bedürfnisse eines einzelnen Begünstigten tritt hier in den Hintergrund zugunsten der Behandlung der vielfältigen Problemstellungen möglichst aller involvierten Partner.

Im Hinblick auf den Nutzenaspekt c) der *Innovativität der erarbeiteten Lösungen, Strategien und Instrumente* zeigt sich eine relativ große Diskrepanz (1,9 Punkte) zwischen der Einschätzung des eigenen Nutzens seitens der europäischen (5,3) und der lateinamerikanischen Befragten (7,2). Dieses Ergebnis könnte als Hinweis auf ein europäisch-lateinamerikanisches Kompetenzgefälle im Hinblick auf die in den gemeinsamen Projekten behandelten Themen gewertet werden. Allerdings wirft der nur mittelgroße Nutzenwert auch die Frage auf, inwiefern URB-AL-Projekte überhaupt in der Lage sind, wirklich neue Problemlösungen im Ver-

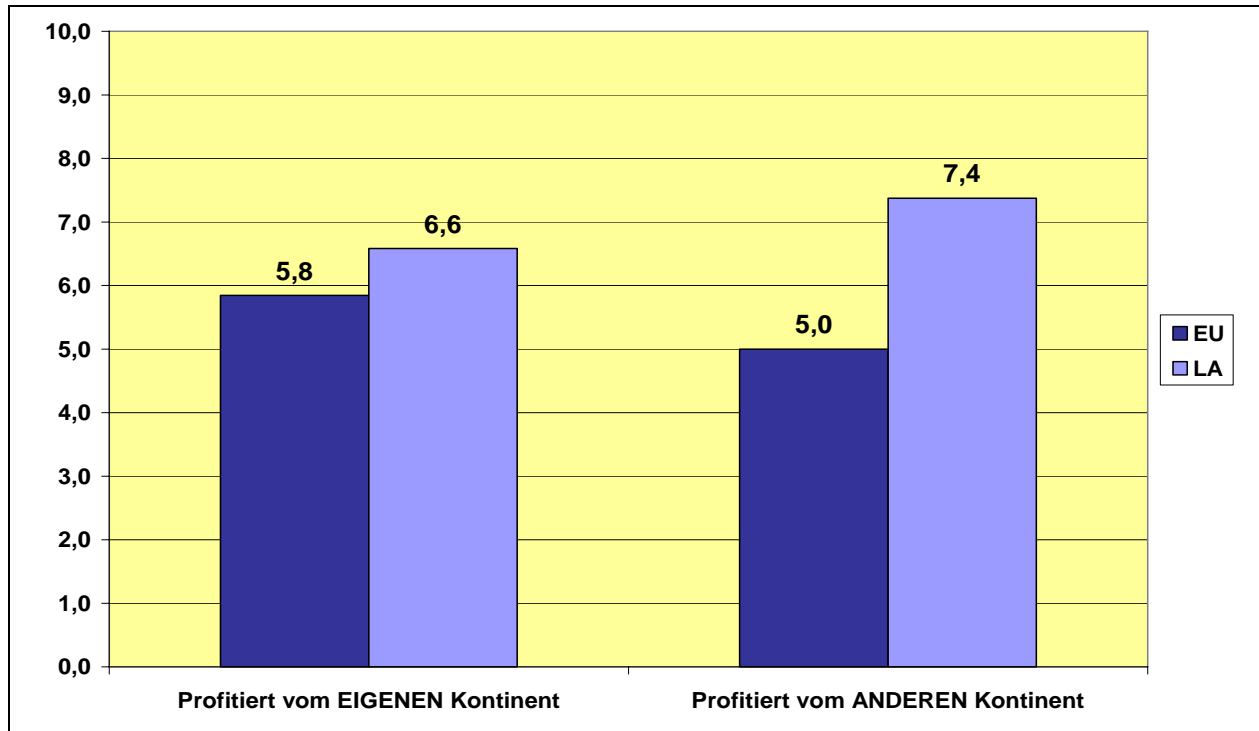
kehrsbereich zu verbreiten. Sowohl europäische als auch lateinamerikanische Verkehrsfachleute, insbesondere der größeren Mitgliedsstädte, die den Großteil der Projektteilnehmer ausmachen (s. Abb. 52), haben heute einen relativ einfachen Zugriff auf internationale Quellen für Fachinformationen im Verkehrsbereich wie z.B. Fachzeitschriften, Messen, Kongresse, das Internet etc., um sich über Innovationen zu informieren (dies entspräche der „ubiquitären Informationssphäre“ im „Mehrebenenmodell zur Analyse transnationaler Städtenetzwerkkooperation“; s. Abb. 19). Verschiedene Experteninterviews ergaben jedoch, dass in den gemeinsamen Projekten nicht so sehr die Innovativität, sondern vor allem die Vorauswahl und Bewusstmachung entscheidungsrelevanter Informationen, die Anschauungsmöglichkeit von *Best Practice*-Lösungen in anderen Städten und auch die Diskussion spezifischer lokaler Problemstellungen mit internationalen Verkehrsexperten einen besonders großen Nutzen für die Projektteilnehmer darstellen. Im Mittelpunkt stünde damit nicht so sehr die Übermittlung kodierten Wissens über innovative Problemlösungen, sondern stärker die Weitergabe von personengebundenem *tacit knowledge*, welches nur in direktem Austausch zwischen dem Geber und Nehmer von Know-how, also im Rahmen persönlicher Projektkooperation, vollzogen werden kann. Diese Funktion von Netzwerken wird auch von MESSNER (1995, S. 197) hervorgehoben, der in ihnen Organisationsmuster sieht, „die durch die Bündelung des Wissens unterschiedlicher Akteure und deren gemeinsame Lernprozesse eher in der Lage sind, auch *tacit knowledge* zu transportieren“.

Am stärksten ausgeprägt ist in der Wahrnehmung der befragten Projektteilnehmer der Nutzen der Punkte d) bis f), die der zweiten Nutzenkategorie des persönlichen „*Capacity Building*“ angehören.¹ Für die lateinamerikanischen Befragten hatte das **Kennenlernen anwendbarer Best Practice-Beispiele anderer Städte** (f) den größten Stellenwert und für die europäischen den zweitgrößten (8,9 Punkte; EU: 7,1). Damit bestätigt das Befragungsergebnis insbesondere aus der Sicht der lateinamerikanischen Projektteilnehmer die Tauglichkeit der gemeinsamen Projekte des URB-AL-Netzwerks Nr. 8, *Best Practice*-Beispiele aus dem Verkehrsbereich unter den teilnehmenden Städten zu verbreiten. Die europäischen Befragten sahen in der Möglichkeit, „**neue Erfahrungen in internationaler Kooperation zwischen Kommunen**“ (d) zu machen, den größten Nutzen der URB-AL-Projekte (7,2 Punkte u. LA: 8,5). Dieses Ergebnis deckt sich mit dem Befund KERNS (2001, S. 111), die in Bezug auf transnationale Städtenetzwerke einen Bedeutungsgewinn des Aspekts des „transnationalen Politiklernens“ seit Beginn der 90er Jahre festgestellt hat.

Die relativ große Diskrepanz zwischen dem europäischen und lateinamerikanischen Befragungsergebnis im Hinblick auf den Aspekt f) des Kennenlernens anwendbarer *Best Practice*-Beispiele anderer Städte (1,8 Punkte) und e) der **Verbesserung des persönlichen fachlichen Know-hows** (2,0 Punkte) deutet darauf hin, dass es ein gewisses Kompetenzgefälle zwischen

¹ Dieses Ergebnis wurde durch die offene Frage Nr. 18 nach dem Nutzen des URB-AL-Programms für die eigene Stadt bzw. Institution bestätigt. Am häufigsten wurden hier die Aspekte des „Kennenlernens und der Umsetzung von *Best Practice*-Beispielen aus anderen Ländern“ genannt (19 Nennungen; EU: 8 u. LA: 11), gefolgt von der „Ermöglichung internationaler Kooperation“ (18; EU: 11 u. LA: 7) und dem „*Capacity Building*“ (14; EU: 2 u. LA: 12).

den Partnern beider Kontinente und somit einen tendenziell Nord-Süd-dominierten Know-how-Transfer in den gemeinsamen Projekten mit dem thematischen Fokus der „urbanen Mobilität“ gab.¹ Um diese Interpretation der Ergebnisse zu überprüfen, ist es hilfreich, hier die Ergebnisse der Frage 7 – „Wie sehr konnte Ihre Stadt vom Know-how anderer Städte des eigenen bzw. des anderen Kontinents im URB-AL-Projekt profitieren?“ – heranzuziehen.



Quelle: Eigene Erhebungen 2005

Abb. 30: Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“, Frage Nr. 7 (2 Teilfragen): „Wie sehr konnte Ihre Stadt vom Know-how anderer Städte des eigenen bzw. des anderen Kontinents im URB-AL-Projekt profitieren?“; n=70

Die in Abb. 30 dargestellten Befragungsergebnisse geben nur Hinweise auf eine leicht *asymmetrische Tendenz im Know-how-Transfer* zwischen den europäischen und lateinamerikanischen Befragten im Rahmen der gemeinsamen Projekte: So geben die europäischen Befragten an, nur wenig mehr Nutzen (0,8 Punkte Differenz) aus dem Know-how anderer Städte Europas – also des eigenen Kontinents – als aus dem der lateinamerikanischen Partnerstädte gezogen zu haben. Umgekehrt geben die lateinamerikanischen Befragten an, nur geringfügig mehr (ebenso 0,8 Punkte Differenz) vom Know-how der europäischen Städte – also des anderen Kontinents – profitiert zu haben als von Partnern der eigenen Region. Obwohl sich hiermit im Themenbereich des städtischen Verkehrsmanagements entsprechend dem generellen Entwicklungsgefälle der Partnerregionen das zu erwartende Kompetenzgefälle prinzipiell bestätigt, wird aufgrund seiner relativ geringen Ausprägung doch die Annahme gestützt, dass innerhalb

¹ Die Kompetenzverteilung zwischen europäischen und lateinamerikanischen Kommunalverwaltungen fällt für jedes Themengebiet der thematischen URB-AL-Städtenetzwerke unterschiedlich aus. So würde sich etwa bei Projekten im Bereich des partizipativen Kommunalhaushalts (Netzwerk Nr. 9, Porto Alegre) ein Süd-Nord-Kompetenzgefälle ausmachen lassen, da es sich dabei um eine Erfindung der Stadt Porto Alegre handelt, mit der in lateinamerikanischen Städten bereits viel umfangreichere Erfahrungen gesammelt wurden als in Europa.

der europäisch-lateinamerikanischen Verkehrs-Projektnetzwerke grundsätzlich auch ein reziproker Wissensaustausch und eine gemeinsame Know-how-Generierung möglich sind.

Wie aus Abb. 29 ersichtlich wird, wurden die unter der Kategorie der „lokalen Wirksamkeit“ subsumierten Nutzenaspekte g) bis j) sowohl von den europäischen als auch den lateinamerikanischen Befragten mit Werten zwischen 3,6 und 4,4 bzw. 5,6 und 6,1 Punkten am niedrigsten bewertet. Der von den Befragten beider Regionen am zurückhaltendsten eingeschätzte Nutzenaspekt g) der *lokalen Umsetzung konkreter Maßnahmen im Rahmen des Projekts* (EU: 3,6 u. LA: 5,6) steht in der Konzeption der hier bewerteten A-Projekte, die im Rahmen des URB-AL-Programms die überwiegende Mehrzahl darstellen, tatsächlich nicht im Mittelpunkt.¹ Die relativ hohe Abweichung der um 2,0 Punkte positiveren lateinamerikanischen Bewertung dieses Nutzenaspekts mag sich dadurch erklären lassen, dass – wie im Kapitel 5.4 anhand der Fallstudie Criciúma zu zeigen sein wird – die lateinamerikanischen Partnerstädte eher bereit waren, die Ergebnisse aus den transnationalen Kooperationsprozessen auch über den Rahmen des Projekts hinaus mit Eigenmitteln lokal zu implementieren. Die Kontrollfrage 12 „Hat das URB-AL-Projekt in Ihrer Stadt Maßnahmen angestoßen, die umgesetzt wurden?“ bestätigt die Ergebnisse der Teilfrage g) weitgehend: So geben 37% der europäischen und 54% der lateinamerikanischen Partner an (analog zur Bewertung des Nutzenaspekts g) mit 3,6 bzw. 5,6 Punkten), dass durch das Projekt konkrete Maßnahmen in ihrer Stadt angestoßen wurden.

Die nur mittlere Bewertung (EU: 4,1 u. LA: 5,8) des Nutzenaspekts i) im Hinblick auf den *Aufbau neuer Kooperationsbeziehungen mit der lokalen Zivilgesellschaft* im Rahmen der gemeinsamen Projekte gibt einen Hinweis auf vorhandene Schwachstellen in der Konzeption des URB-AL-Programms und seiner Projekte. Zwar wird die Förderung der Zusammenarbeit der beteiligten Stadtverwaltungen mit lokalen zivilgesellschaftlichen Partnern als übergeordnetes Programmziel dargestellt (s. Kap. 2.4.1), in der Realität mangelt es jedoch an einem schlüssigen Konzept zur wirkungsvollen Förderung dieser Form von *Public Private Partnership* auf kommunaler Ebene. So wird die Beteiligung der so genannten „externen Partner“ auf maximal 20% aller Projektteilnehmer begrenzt, und es ist weder konzeptionell noch finanziell vorgesehen, dass die involvierten Stadtverwaltungen zur wirkungsvolleren und dauerhaften lokalen Verankerung der Ergebnisse auch ortsansässige Einrichtungen der Zivilgesellschaft in die Projektarbeit integrieren müssen.

Wenn also, wie die Kontrollfrage 6 zeigt, bei 63% der lateinamerikanischen und 52% der europäischen Befragten im Rahmen der gemeinsamen Projekte *Kooperationsbeziehungen zu zivilgesellschaftlichen* und sonstigen lokalen *Institutionen* initiiert wurden, so ist dies nicht als Leistung zu werten, die dem Kooperationsinstrument der URB-AL-Projekte direkt zugeschrieben werden kann, sondern eher auf das persönliche Engagement der jeweiligen Teilnehmer zurückzuführen ist. Auch wenn sich die Intensität der jeweiligen *Public Private Partnerships* nur

¹ Wie bereits erwähnt, hatten die drei stärker umsetzungsorientierten B-Projekte des Netzwerks Nr. 8 zum Befragungszeitpunkt gerade erst ihre Arbeit aufgenommen, so dass die Teilnehmer der Befragung nur die A-Projekte bewerten konnten.

im Rahmen einer Fallstudie zuverlässig erfassen lässt, so zeigt dieses Befragungsergebnis doch, dass seitens der involvierten Partner über die Projektagenda hinaus eigene Anstrengungen unternommen wurden, um lokale nichtstaatliche Partner an den Ergebnissen der transnationalen Zusammenarbeit teilhaben zu lassen. Der durch die URB-AL-Städtenetzwerke gegebene transnationale Vernetzungsimpuls führte somit selbst ohne ein konsequentes programmseitiges Förderungskonzept dank der Eigeninitiative der Partner zur ansatzweisen Bildung sekundärer lokaler Netzwerke.

Im Hinblick auf *Nachbargemeinden* in der jeweiligen Region waren die sekundären lokalen Vernetzungsimpulse weniger wirksam: Nur 39% der lateinamerikanischen und 22% der europäischen Befragten gaben an, dass durch die URB-AL-Projekte *neue Kooperationsbeziehungen* zu anderen Kommunalverwaltungen im näheren Umland initiiert worden waren. Ohne eine gezielte Förderung durch geeignete Instrumente im Rahmen der transnationalen Städtenetzwerkkooperation ist demnach eine auf Eigeninitiative beruhende lokale Fortpflanzung der Vernetzungsimpulse in Form einer Ausweitung der interkommunalen Kooperation auf direkte Nachbargemeinden in deutlich geringerem Umfang zu erwarten als im Hinblick auf Kooperationsbeziehungen mit zivilgesellschaftlichen Akteuren innerhalb der eigenen Gemeindegrenzen.

Eine ebenfalls mittlere Bewertung (EU: 4,2 u. LA: 6,1) erzielte der Nutzenaspekt j) der *positiven Beeinflussung der Kommunalpolitik* in den beteiligten Städten, wobei auch hier eine relativ große positive Abweichung (1,9 Punkte) der lateinamerikanischen Einschätzung vorliegt. Nach den in der Fallstudie Criciúma (s. Kap. 5.4) gemachten Erfahrungen kann davon ausgegangen werden, dass die Ergebnisse der transnationalen Projektkooperation in lokalpolitischen Entscheidungsprozessen lateinamerikanischer Kommunen einen höheren Stellenwert genießen und damit auch eher politische Entscheidungen positiv beeinflussen können.¹ DE GROOTE & CABALLEROS (2004, S. 43) verwenden zwar in ihrer Studie zur abschließenden Evaluierung der ersten Phase des URB-AL-Programms keinen mit den vorliegenden Befragungsergebnissen direkt vergleichbaren Indikator für die Messung des Grades der positiven Beeinflussung lokalpolitischer Prozesse. Die Evaluierungsergebnisse stützen jedoch die positive Einschätzung des Einflusses des URB-AL-Programms auf die örtliche Kommunalpolitik: So gaben 46,6% der Befragten Programmteilnehmer an, „*the policy guidelines changed*“ und 67,9% bekräftigten: „*new policies were designed*“.²

Der Nutzenaspekt h) der *Verbesserung der fachlichen Problemlösungskompetenz der beteiligten Institutionen* wurde von den europäischen Befragten mit 4,4 und von den lateinamerikanischen mit 6 Punkten von 10 bewertet. Anders als die drei Teilfragen d) bis f) aus der zweiten Nutzenkategorie des persönlichen *Capacity Building* bezieht sich dieser Aspekt auf

¹ Trotzdem beklagten 19 lateinamerikanische Projektteilnehmer (EU: 3) in der Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“ bei der offenen Frage Nr. 16 nach den Problemen, die die lokale Umsetzung der Projektergebnisse behindern, dass sich kommunalpolitische Entscheidungen an dominanten politischen und wirtschaftlichen Interessen orientieren und fachlich optimale Lösungen, die in den Projekten ausgearbeitet wurden, ignoriert werden. Dieser Sachverhalt ist der mit 22 Nennungen am häufigsten angeführte Hinderungsgrund für die lokale Umsetzung der Projektergebnisse.

² Das Ergebnis wurde nicht nach europäischen und lateinamerikanischen Mitgliedsstädten differenziert.

die Steigerung der institutionellen Fachkompetenz. Da der Nutzen in Bezug auf das persönliche *Capacity Building* von den europäischen Projektteilnehmern durchschnittlich um 2,6 und von den lateinamerikanischen um 2,7 Punkte höher bewertet wurde als die Steigerung der fachlichen Problemlösungskompetenz der eigenen Institution, muss davon ausgegangen werden, dass es den Projektteilnehmern nur in eingeschränktem Maße gelang, im Rahmen der Projektkooperation selbst erlangte Fachkompetenzen innerhalb der eigenen Verwaltung systematisch weiterzugeben und damit wirksam zu institutionalisieren.¹ Auch wenn 95% der lateinamerikanischen und 81% der europäischen Befragten angaben, dass es ihnen möglich war, die „Ergebnisse des Projekts auch an andere [...] Mitarbeiter in der eigenen Verwaltung/Institution“ weiterzugeben,² so scheint diese Form des Transfers doch nicht die Intensität erlangt zu haben, die nötig wäre, um eine im Umfang mit dem persönlichen *Capacity Building* vergleichbare „Verbesserung der fachlichen Problemlösungskompetenz der beteiligten Institutionen“ zu erzielen. Um diesem Anspruch in stärkerem Ausmaß gerecht zu werden, müsste organisationsinternen Trainings- und Fortbildungsmaßnahmen im Rahmen der Projektkooperation eine größere Bedeutung eingeräumt und die teilnehmenden Kommunalverwaltungen verpflichtet werden, die erlangten Kompetenzen auf diesem Wege wirksam weiterzuverbreiten und zu institutionalisieren.

Mit der offen angelegten Frage Nr. 18 wurde auch der *persönliche Nutzen* erfasst, den die Projektteilnehmer in ihrer Beteiligung am URB-AL-Programm sahen. Von den 70 Befragten nannten 54 (EU: 23 u. LA: 31) Aspekte, die der Erweiterung des persönlichen und professionellen Horizonts durch bereichernde persönliche Kontakte und Erfahrungen in internationaler sowie interkultureller Zusammenarbeit zuzurechnen sind. Am zweithäufigsten wurde der persönliche Nutzenaspekt der „Verbesserung des persönlichen Know-hows“ (36 Nennungen; EU: 11 u. LA: 25) und an dritter Stelle der des „Kennenlernens der Probleme, Erfahrungen und *Best Practices* aus anderen Ländern“ (23; EU: 6 u. LA: 17) genannt. Da die persönliche Motivation der Mitarbeiter, die eine Mitgliedsstadt im transnationalen Städtenetzwerk vertreten, eine große Rolle spielt für die generelle *Performance* in den interkommunalen Austauschprozessen und auch in der lokalen Umsetzung (siehe hierzu die Ergebnisse der Fallstudie Criciúma, insbesondere in Kapitel 5.4.3.1.1), kommt den seitens der Netzwerkteilnehmer wahrgenommenen persönlichen Nutzenaspekten eine besondere Bedeutung zu.

5.1.4 Zusammenfassung der Faktoren für die Formierung transnationaler Städtenetzwerke und ihr Nutzen für die Teilnehmer

Die Formierung des transnationalen Städtenetzwerks „Steuerung der urbanen Mobilität“ wurde in der Anfangsphase zunächst von den eigenen Möglichkeiten der Koordinatorenstadt Stuttgart bestimmt, auf der Grundlage vorhandener Sprachkompetenzen und bereits zuvor

¹ Die Frage der organisationsinternen Weitergabe und damit Institutionalisierung von Kompetenzgewinnen aus der transnationalen Städtenetzwerkkoooperation wird anhand der Fallstudie Criciúma in den Kapiteln 5.4.3.1.2 und 5.4.3.2.2 am konkreten Fall vertiefend untersucht.

² Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“, Frage 5 a).

bestehender Kontaktnetze im Hinblick auf die Repräsentation der europäischen und lateinamerikanischen Programmstaaten weitgehend ausgeglichene Vernetzungsstrukturen aufzubauen. Im Falle des Stuttgarter Netzwerks wurden pfadabhängig im Aufbau der Kooperationskontakte zunächst die Länder Europas begünstigt, die außerhalb des romanischen Sprachraums liegen und zu denen bereits vielfältige Kontakte bestanden. Im weiteren Verlauf der Formierung des Städtenetzwerks sorgten jedoch die Kommunikationsprozesse über die verschiedenen bereits etablierten euro-lateinamerikanischen Netzwerke für den verstärkten Beitritt der üblicherweise in der biregionalen Kooperation dominanten romanischsprachigen Partner, so dass die ursprünglich ausgeglichenen Strukturen des Netzwerks Nr. 8 in gewissem Umfang nach dem URB-AL-typischen, Cono Sur- und südeuropalastigen Muster (s. Kap. 5.2.2) überprägt wurden.

Als zentrales Motiv für die Beteiligung an der transnationalen Städtenetzwerkkooperation stand sowohl für die europäischen als auch für die lateinamerikanischen Partner der Aspekt der von der jeweiligen Nationalregierung unabhängigen, direkten Kooperation mit Stadtverwaltungen aus beiden Regionen im Vordergrund. Als ebenso bedeutsam schätzten die lateinamerikanischen Befragten das Profitieren vom Know-how anderer Städte und das Sammeln neuer Erfahrungen im Bereich der transnationalen Zusammenarbeit zwischen Kommunalverwaltungen ein. Damit schälten sich zwei zentrale Funktionen transnationaler Städtenetzwerkkooperation für die beteiligten Partner heraus: Zum einen werden sie als Instrument zur Internationalisierung ihrer Beziehungen und damit zur Vorbereitung auf die neuen kommunalen Aufgaben in einer zunehmend globalisierten und vernetzten Welt gesehen. Zum anderen dienen sie insbesondere den lateinamerikanischen Mitgliedsstädten als bisher nahezu einmalige Gelegenheit, vom Know-how europäischer Städte profitieren zu können.

Von den Chancen des Erfahrungsaustauschs im Rahmen der gemeinsamen Projekte erwarteten sowohl die europäischen als auch die lateinamerikanischen Partner zu Beginn des Kooperationsprozesses den größten Nutzen. Aus der konkreten Erfahrung der Projektzusammenarbeit heraus bewerteten die befragten Teilnehmer drei Jahre später bei einer differenzierteren Befragung den Nutzen für ihre Stadt folgendermaßen: Die größte Stärke dieses Kooperationsinstruments sahen sie im Bereich des persönlichen *Capacity Building* durch das Kennenlernen von *Best Practices* und das Gewinnen neuer Erfahrungen im Bereich der transnationalen Zusammenarbeit gegeben. Allerdings schnitten die gemeinsamen Projekte etwas schwächer ab, was ihre Fähigkeit betrifft, auf die lokalspezifische Situation der Partnerstädte einzugehen, örtliche Probleme zu berücksichtigen und innovative Lösungen sowie anwendbares Know-how zu übertragen. Da der primäre Fokus der in der Befragung berücksichtigten A-Projekte nicht anwendungsbezogen ist, wurde dementsprechend allen Nutzenaspekten, die sich auf die lokale Wirksamkeit – egal ob institutioneller, politischer oder tangibler Art – beziehen, nur ein mittlerer Wert zugeschrieben. Da es die dringlichste Aufgabe kommunaler Institutionen ist, die oft großen Herausforderungen lokaler Entwicklung möglichst effizient und wirksam zu bewältigen, muss die konzeptionelle, methodische und finanzielle Stärkung problemorientierter Kooperationsinstrumente wie dem der gemeinsamen Projektarbeit als zentraler Auftrag der Weiterentwicklung transnationaler Städtenetzwerkkooperation gesehen werden.

5.2 Analyse der räumlichen Strukturen und Beziehungen transnationaler Städtenetzwerkkooperation im URB-AL-Programm

Wenngleich dem theoretischen Netzwerkkonzept die grundlegende Annahme nicht-hierarchischer horizontaler Beziehungen zwischen allen Beteiligten zugrunde liegt, so lassen sich doch in jedem Städtenetzwerk auch Asymmetrien und entsprechende strukturelle Differenzierungen feststellen, die sich entweder durch die Übernahme zentraler Steuerungsfunktionen durch Partner oder durch die Herausbildung unterschiedlicher räumlicher Vernetzungsintensitäten aufgrund regional- und landesspezifischer Rahmenbedingungen ergeben können (vgl. BUTZIN 2000, S. 151; CASTELLS 2001, S. 432 u. 438 u. MESSNER 1995, S. 212). Sowohl die Entwicklung einer transnationalen Städtenetzwerkstruktur im Raum als auch die Herausbildung eines erhöhten Zentralitätsgrads einzelner Netzwerkknotenpunkte innerhalb derselben hängen einerseits von diesen generellen entwicklungsbezogenen Rahmenbedingungen ab, in die ein Netzwerkpartner eingebettet ist, andererseits aber auch von weitgehend unabhängigen lokalen und organisationsinternen Faktoren, die sich entweder förderlich oder hinderlich auf die Interaktionsintensität des Partners mit dem Netzwerk sowie seine Fähigkeit zur lokalen Nutzbarmachung von Netzwerkimpulsen auswirken. Während die lokalen und organisationsinternen Einflussgrößen anhand des Fallbeispiels der südbrasilianischen Mitgliedsstadt Criciúma im Kapitel 5.4 analysiert werden, widmet sich das vorliegende Kapitel 5.2 der Untersuchung der allgemeinen Entwicklungsbedingungen (s. Kap. 5.2.1) sowie der Analyse der im Rahmen des URB-AL-Programms herausgebildeten räumlichen Netzwerkstrukturen auf der Ebene des Gesamtprogramms mit seinen 13 thematischen Städtenetzwerken (s. Kap. 5.2.2), des Netzwerks Nr. 8 „Steuerung der urbanen Mobilität“ (s. Kap. 5.2.3) und der zugehörigen gemeinsamen Projekte (s. Kap. 5.2.4). Sowohl die internen als auch die externen Faktoren und Rahmenbedingungen können schließlich herangezogen werden, um anhand des in Kapitel 3.8 vorgestellten „Mehrebenenmodells zur Analyse transnationaler Städtenetzwerkkooperation“ die Einflussgrößen zu bestimmen, die ausschlaggebend sind für die Zugangschancen von Kommunen zu den transnationalen URB-AL-Netzwerken und den in ihrem Rahmen durchgeführten Projekte (s. Kap. 5.2.5).

Um die Struktur der Netzwerkbeziehungen, die räumliche Vernetzungsintensität und die damit zusammenhängend zu erwartenden Entwicklungsimpulse für die in das URB-AL-Programm integrierten Räume Europas und Lateinamerikas differenziert erfassen zu können, müssen die Netzwerke und die Entwicklungsräume, in denen sie lokal verankert sind, auf verschiedene Indikatoren hin analysiert werden:

- Generelle *Asymmetrien im Entwicklungsstand* zwischen den URB-AL-Programmstaaten als Rahmenbedingung für die transnationale Vernetzung der jeweiligen Räume;
- Faktische *Asymmetrien hinsichtlich der Intensität der Vernetzung* bzw. Integration verschiedener Staaten und Regionen sowie Sprach- und Kulturräume in die transnationalen Städtenetzwerke.

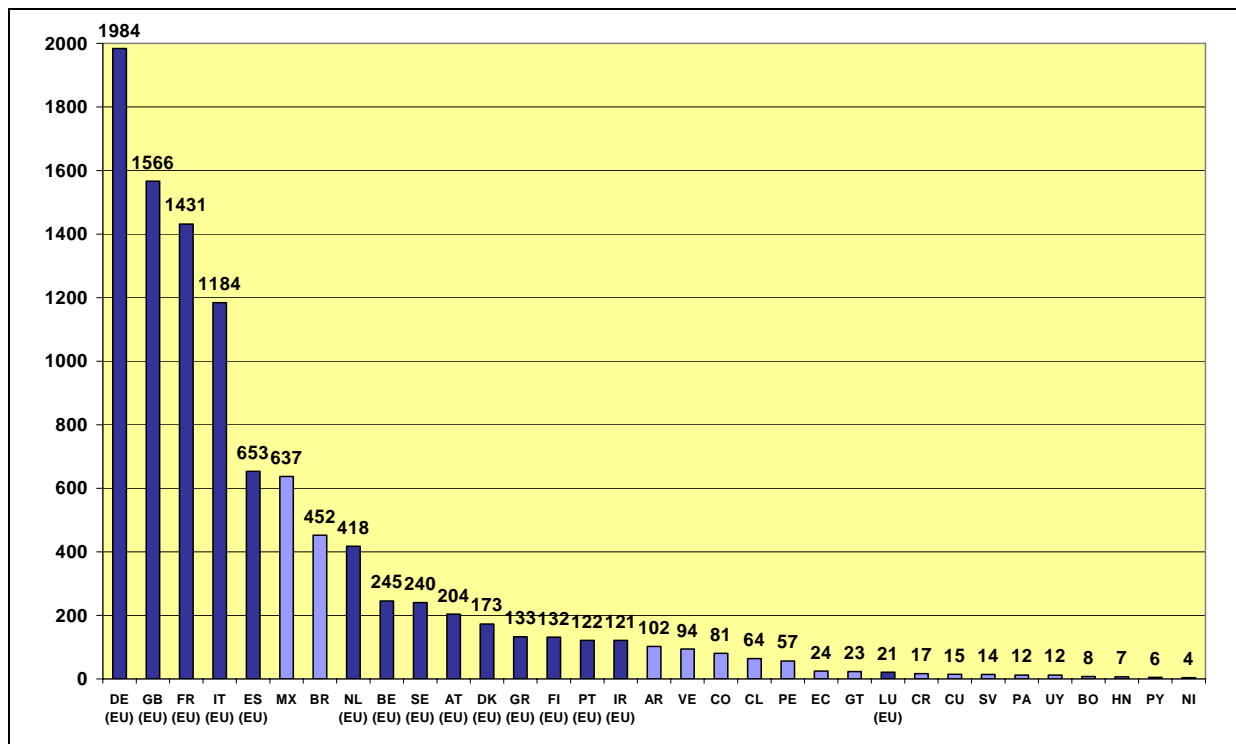
Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Analysen können schließlich entsprechend differenzierte Fördermaßnahmen entwickelt werden, die im Zuge einer Weiterentwicklung des Instruments transnationaler Städtenetzwerkkooperation die Herausbildung räumlich ausgeglichener Vernetzungsstrukturen und das entsprechend dezentrale Setzen von Entwicklungsimpulsen ermöglichen.

5.2.1 Asymmetrien im Entwicklungsstand der am URB-AL-Programm beteiligten Staaten Europas und Lateinamerikas

Es ist davon auszugehen, dass ab einem bestimmten Grad der Ungleichheit zwischen den Partnern die mangelnde Vergleichbarkeit der lokalen Ausgangssituation und der für die Problemlösung zur Verfügung stehenden Ressourcen die Möglichkeiten des Transfers und der gemeinsamen Entwicklung von Lösungsstrategien einschränkt (vgl. hierzu auch KERN 2001, S. 110). Stärker ausgeprägte Entwicklungsgefälle zwischen untereinander vernetzten Räumen lassen ohne eine Differenzierung der Förderinstrumente ungleiche Möglichkeiten der Teilhabe an und der aktiven Gestaltung von Netzwerkkooperation seitens der angesprochenen Akteure erwarten. Dadurch können asymmetrische Netzwerkbeziehungen und Diskrepanzen in der räumlichen Dichte der Vernetzungsstrukturen entstehen. Demnach sollten festzustellende Entwicklungsgefälle ein wichtiger Indikator für die Formulierung differenzierter Förderkriterien im Sinne einer „Programmierung“ (s. Kap. 3.4) transnationaler Städtenetzwerkkooperation unter Maßgabe des Leitziels der Förderung räumlich ausgeglichener Entwicklungsprozesse sein.

Der *sozioökonomische Entwicklungsstand* ist der zentrale Faktor für die Analyse der Rahmenbedingungen, innerhalb derer sich die transnationale Städtevernetzung unterschiedlicher Raumeinheiten vollzieht. Als allgemeine externe Rahmenbedingung für die Herausbildung transnationaler Vernetzungsstrukturen zwischen Stadtverwaltungen ist er nur durch die Kombination verschiedener Entwicklungsindikatoren quantitativ erfassbar. Im Hinblick auf den Untersuchungsgegenstand der transnationalen Städtenetze erscheint das Heranziehen der statistischen Messgrößen des Bruttoinlandsprodukts pro Land sowie pro Kopf, des *Human Development Index*, des *Environmental Sustainability Index*, des *Corruption Perceptions Index*, des Internet-Nutzeranteils, internationaler Telekommunikationstarife und des Verstädterungsgrads interessant. Allerdings muss vorausschickend angemerkt werden, dass die Aussagekraft dieser Entwicklungsindikatoren dadurch begrenzt wird, dass sie lediglich nationale Durchschnittswerte wiedergeben, welche die insbesondere in den großen Flächenstaaten Lateinamerikas häufig sehr stark ausgeprägten regionalen Disparitäten verschleiern. Zur Erklärung von Asymmetrien in den Netzwerkstrukturen auf subnationaler Ebene bedarf es eines entsprechend differenzierten Datenmaterials und eines kleinräumigeren Analyserasters.¹

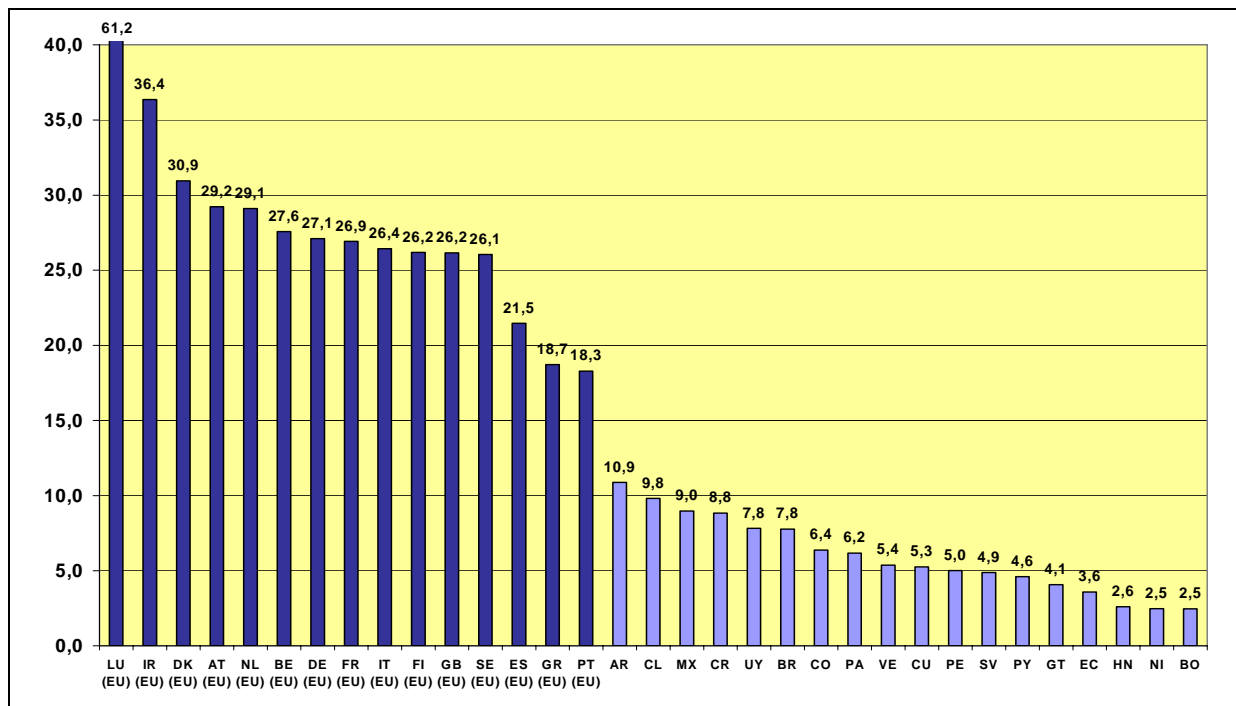
¹ Eine regional differenzierte Analyse wird im Kapitel 5.4.1 für Brasilien vorgenommen, in dem die Entwicklungsrahmenbedingungen der südbrasilianischen Mitgliedsstadt Criciúma untersucht werden.



Quelle: Eigene Zusammenstellung nach UNDP 2005, S. 266ff.

Abb. 31: Bruttoinlandsprodukt – BIP 2003 der 33 URB-AL-Programmstaaten in Mrd. US-Dollar

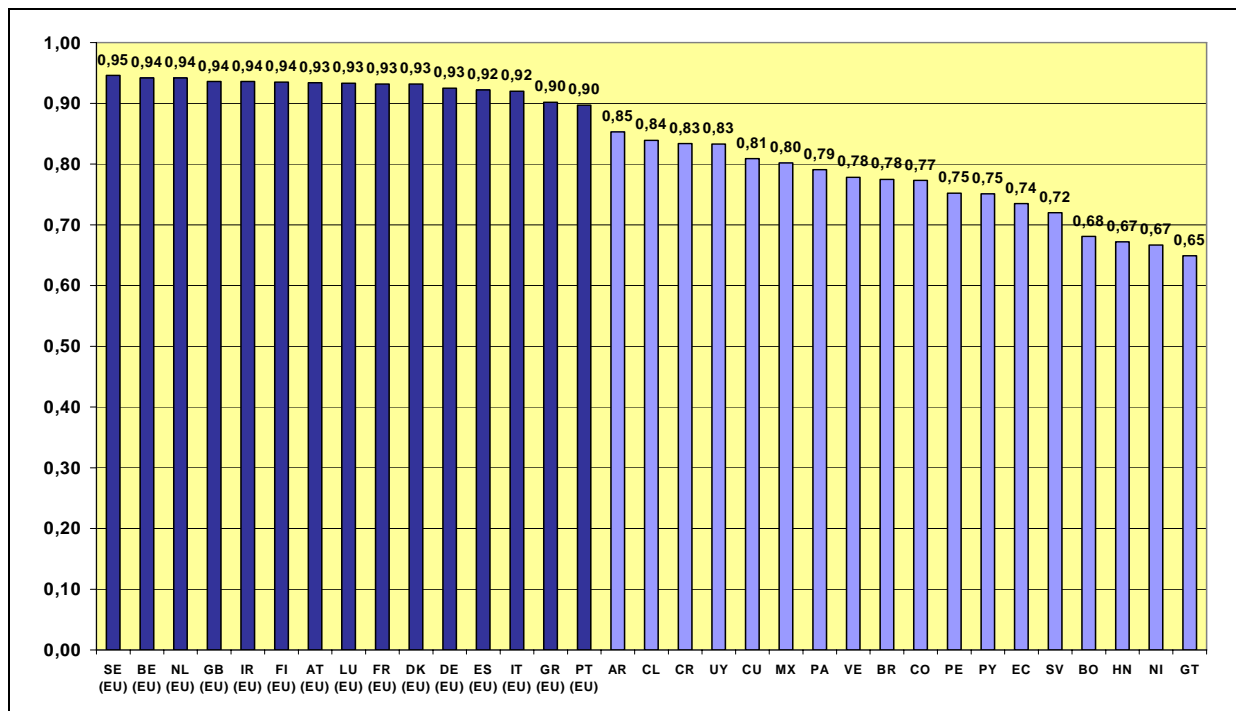
Betrachtet man die absolute Höhe des jährlichen *Bruttoinlandsprodukts* der europäischen und lateinamerikanischen Volkswirtschaften (s. Abb. 31), so wird klar, dass im Rahmen des URB-AL-Programms Partner von sehr ungleicher weltwirtschaftlicher Bedeutung in Austauschbeziehung zueinander treten: Das gesamte Bruttoinlandsprodukt aller 18 Programmstaaten Lateinamerikas machte im Jahr 2003 mit knapp 1,7 Mrd. US-Dollar nur 85% des BIP der Bundesrepublik Deutschland bzw. 16% der 15 alten Mitgliedstaaten der Europäischen Union aus. Die Abbildung macht deutlich, dass nur die großen Schwellenländer Mexiko und Brasilien ein Wirtschaftsvolumen aufweisen, das im mittleren Bereich der 15 alten EU-Mitgliedstaaten liegt. Die Schwellenländer Argentinien und Chile sowie der Erdölstaat Venezuela und der Flächenstaat Kolumbien liegen bereits deutlich unter dem Wert, den Irland erzielt. Aufgrund dieses gesamtwirtschaftlichen Ungleichgewichts ist die Wahrnehmung der Bedeutung der Beziehungen zwischen Europa und Lateinamerika tendenziell asymmetrisch: Während die EU für Lateinamerika ein wichtiger Handelspartner ist, spielen die Beziehungen mit Lateinamerika für die Mehrzahl der europäischen Staaten nur eine untergeordnete Rolle. Lediglich für die kulturell enger mit Lateinamerika verbundenen romanischsprachigen Staaten Südeuropas, insbesondere aber für Spanien, stellt die Region eine strategisch bedeutsame Option dar (vgl. GRATIUS 2005, S. 225f.).



Quelle: Eigene Zusammenstellung nach UNDP 2005, S. 266ff.

Abb. 32: Bruttoinlandsprodukt – BIP pro Kopf 2003 der 33 URB-AL-Programmstaaten in Tausend US-Dollar

Das relative Gefälle hinsichtlich des wirtschaftlichen Entwicklungsstands der am URB-AL-Programm beteiligten 33 Staaten Europas und Lateinamerikas wird erst durch den Indikator des jährlichen *Bruttoinlandsprodukts pro Kopf* der einzelnen Länder deutlich (s. Abb. 32). Im interregionalen Vergleich liegt das gewichtete Mittel der Pro-Kopf-Werte in den lateinamerikanischen Staaten lediglich bei rund einem Drittel der durch die alten EU-Mitgliedstaaten erzielten Werte. Aus der intraregionalen Perspektive weist Lateinamerika jedoch noch größere Disparitäten auf: So erzielten Argentinien und Chile 2003 ein rund viermal so hohes BIP pro Kopf wie Honduras, Nicaragua oder Bolivien. Das deutliche ökonomische Wohlstandsgefälle innerhalb und zwischen beiden Regionen führt dazu, dass die in wechselseitige Kooperationsbeziehungen zueinander tretenden Stadtverwaltungen über eine entsprechend ungleiche Ressourcenausstattung verfügen, um ihre städtischen Probleme zu lösen. Dies ist insbesondere im Verkehrsbereich relevant, dessen rationales und umweltfreundliches Management gerade in Großstädten einen hohen finanziellen Einsatz für eine angemessene Infrastruktur und moderne technologische Lösungen erfordert. Außerdem sind die Verkehrsprobleme, die stets eng mit soziökonomischen Faktoren verknüpft sind, in Städten mit sehr unterschiedlichem ökonomischem Wohlstandsniveau auch entsprechend unterschiedlich strukturiert: So haben etwa reiche europäische Städte mit den Folgen von Motorisierungsraten bis über 700 PKW pro 1.000 Einwohner zu kämpfen, während für die meisten Städte Lateinamerikas die Schwierigkeit besteht, den Mobilitätsbedarfs der oft sehr umfangreichen armen Bevölkerung angemessen zu decken.



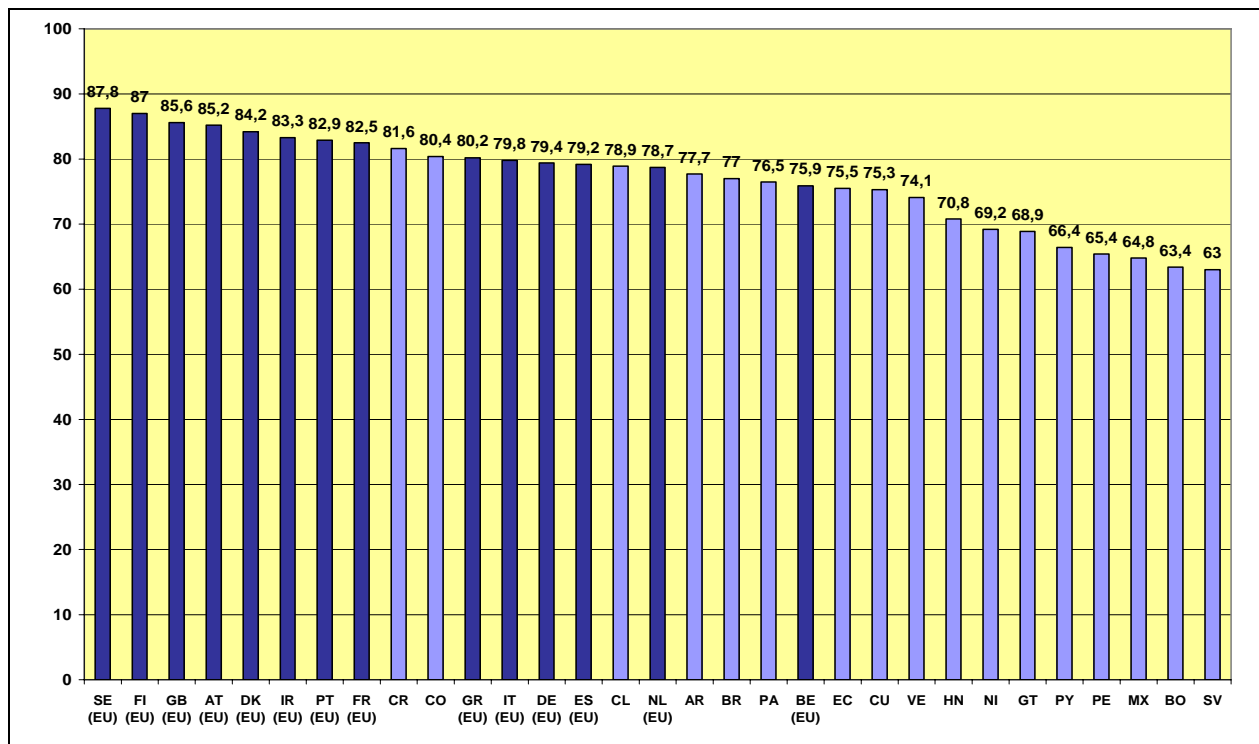
Quelle: Eigene Zusammenstellung nach UNDP 2005, S. 219ff.

Abb. 33: Human Development Index – HDI 2003 der 33 URB-AL-Programmstaaten

Die Darstellung des Entwicklungsgefälles zwischen den europäischen und lateinamerikanischen Programmstaaten relativiert sich etwas, wenn neben rein ökonomischen Indikatoren auch soziale Aspekte der Entwicklung mit einbezogen werden (s. Abb. 33). So bewegen sich die europäischen Programmstaaten (EU-15) auf der Skala von 0 bis 1 des *Human Development Index* – HDI¹ der Vereinten Nationen zwischen den Werten 0,95 bis 0,9 und – mit nur einer relativ geringen durchschnittlichen Diskrepanz gegenüber dem europäischen Mittel – die 18 lateinamerikanischen Staaten im Bereich zwischen 0,85 und 0,65.² Da beim Themenspektrum der URB-AL-Städtenetzwerke auch jene Fragen eine große Rolle spielen, die sich nicht nur auf den wirtschaftlichen Entwicklungsstand, sondern ebenso auf politische und gesellschaftliche Aspekte der teilnehmenden Städte beziehen, legt die relative Nähe europäischer und lateinamerikanischer Staaten hinsichtlich des HDI die Annahme nahe, dass die Partner beider Kontinente in den betreffenden Bereichen weitgehend symmetrische und reziproke Austauschbeziehungen unterhalten und im gegenseitigen Erfahrungsaustausch voneinander profitieren können.

¹ UNDP (2005, S. 214) definiert den HDI folgendermaßen: „The human development index (HDI) is a composite index that measures the average achievements in a country in three basic dimensions of human development: a long and healthy life, as measured by life expectancy at birth; knowledge, as measured by the adult literacy rate and the combined gross enrolment ratio for primary, secondary and tertiary schools; and a decent standard of living, as measured by GDP per capita“.

² Die Problematik nationaler Datensätze lässt sich hier am Beispiel Brasiliens verdeutlichen, das „enorme regionale soziökonomische Disparitäten“ (KOHLHEPP 2003b, S. 17) aufweist: Während Rio Grande do Sul in der Region des Südens einen HDI von 0,87 erzielt (Argentinien: 0,85), fällt Piauí im Nordosten des Landes mit einem HDI von 0,53 nahezu auf das Niveau Haitis (0,48) zurück (ebd., S. 39 u. UNDP 2005, S. 219ff.).



Quelle: Eigene Zusammenstellung nach ESTY et al. 2006, S. 3

Abb. 34: Environmental Performance Index – EPI 2006 von 0 bis 100 für 31 URB-AL-Programmstaaten (k. A. für Uruguay u. Luxemburg)¹

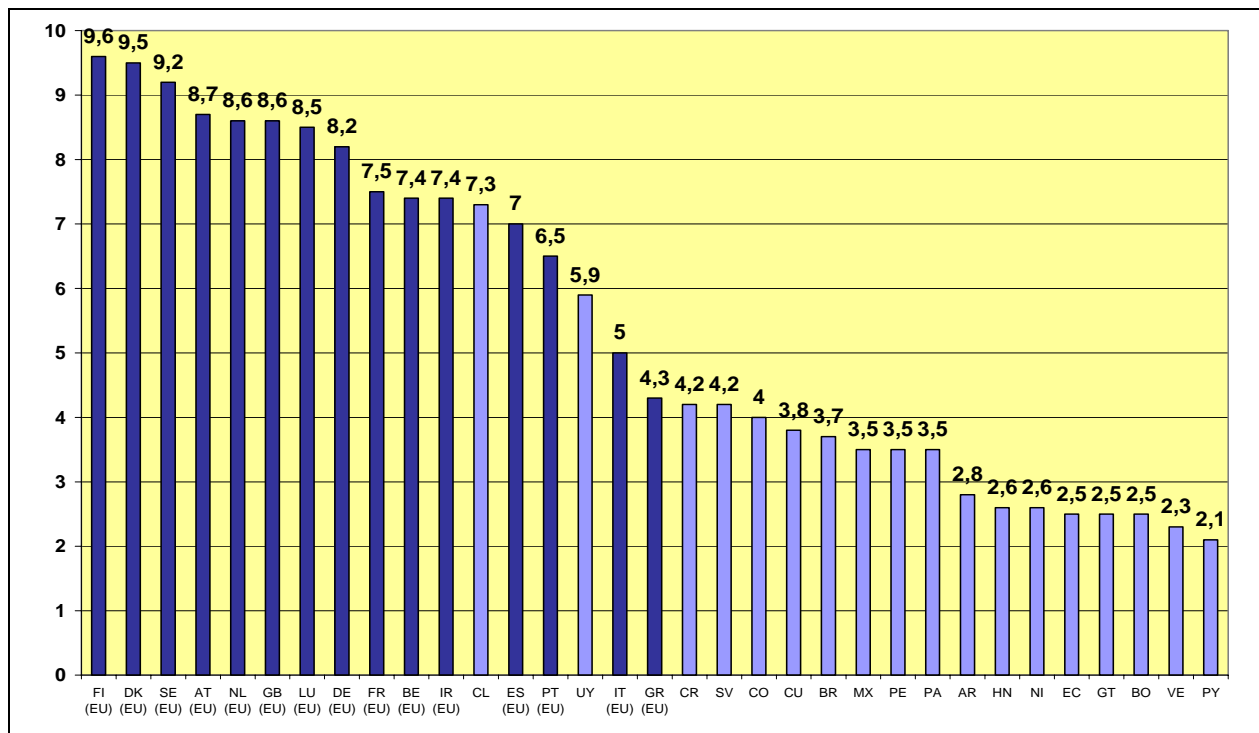
Legt man als Vergleichsmaßstab für die im Rahmen des URB-AL-Programms vernetzten Staaten Europas und Lateinamerikas den *Environmental Performance Index* – EPI² an, so relativieren sich die Diskrepanzen im Entwicklungsniveau beider Regionen aus dem Blickwinkel dieses insbesondere in langfristiger Perspektive bedeutsamen Entwicklungsindicators noch weiter (s. Abb. 34). Die erfassten europäischen und lateinamerikanischen Länder bewegen sich im weltweiten Vergleich mit Werten zwischen 63 und 88 auf der EPI-Skala von 0 bis 100³ im mittleren bis führenden Bereich und weisen eine relativ große gemeinsame Schnittmenge zwischen 76 und 82 Indexpunkten auf. Die hohen EPI-Werte Lateinamerikas (ungegewichteter Durchschnitt: 72,3) kommen in erster Linie durch andere Faktoren zustande (z.B. geringere Treibhausgasemissionen durch niedrige Wirtschaftskraft) als im Falle der europäischen Staaten (82,3; etwa durch den Einsatz fortschrittlicher Umwelttechnik in Luftreinhal-

¹ Im Bericht von 2005 lag Uruguay in der weltweiten Spitzengruppe auf Platz drei (vgl. ESTY et al. 2005, S. 4). Luxemburg kann aufgrund seiner geringen Größe mit der angewendeten Methodik nicht bewertet werden (vgl. ebd., S. 97).

² Der durch das *Yale Center for Environmental Law and Policy* und das *Earth Institute der Columbia University* gemeinsam entwickelte EPI berücksichtigt 21 verschiedene Umweltindikatoren, um die Länder der Erde gemäß ihrem aktuellen Stand nachhaltiger Entwicklung zu bewerten. Beispielfhaft lassen sich die Indikatoren Treibhausgasemissionen, Abfallaufkommen, Wasserqualität, Luftverschmutzung, Biodiversität, Umweltpolitik, Management natürlicher Ressourcen und gesellschaftliche Kapazitäten zur Verbesserung der Umweltsituation nennen (vgl. ESTY et al. 2006).

³ Jeder Indikator wird beim EPI isoliert von 0 bis 100 bewertet und daraus die Gesamtwertung eines Landes berechnet. Bei der Skaleneinteilung wird für jeden Indikator der schlechteste aller im Ländervergleich gemessenen Werte mit 0 gleichgesetzt und der beste mit 100 (vgl. ESTY et al. 2006, S. 12). Mit dem Wert 100 ist somit kein normatives Ziel der zu erreichenden Nachhaltigkeit definiert, sondern lediglich im Sinne des *Benchmarking* der im Ländervergleich bisher beste erzielte Wert im betreffenden Bereich.

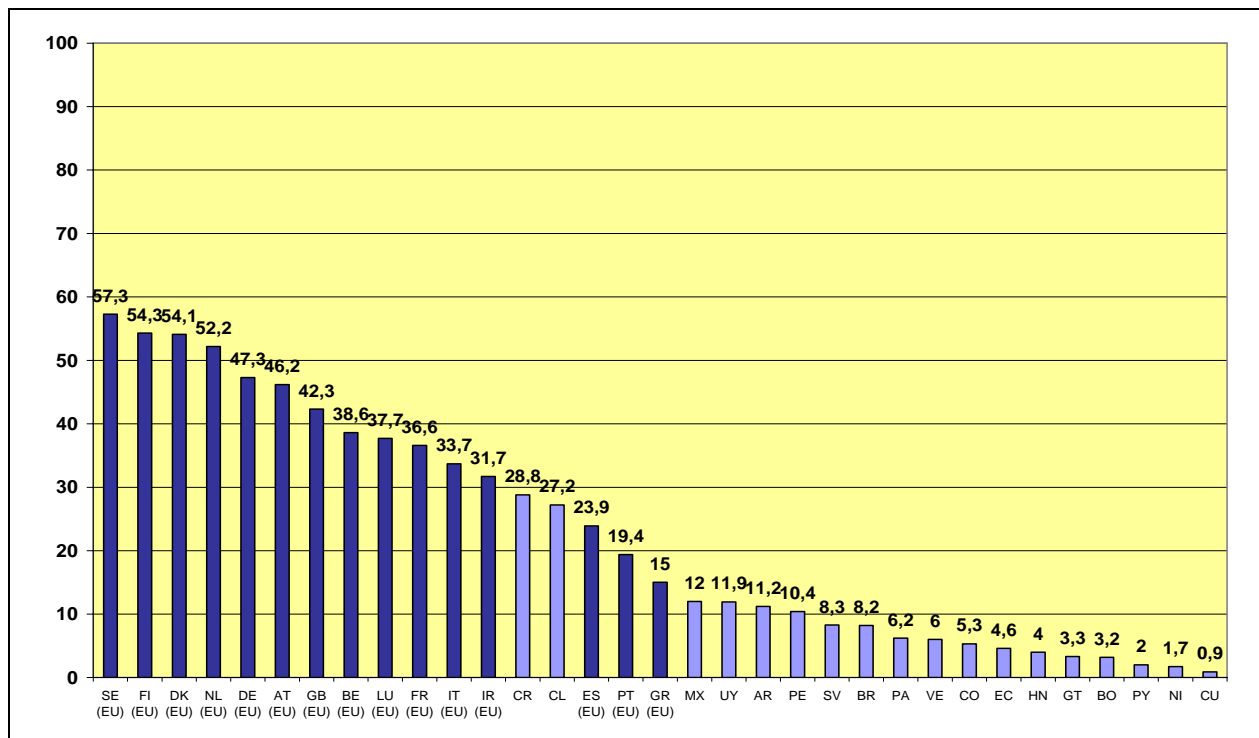
tung oder Abwasserbehandlung). Sie liegen aber trotzdem deutlich über den Werten Afrikas (ungewichteter EPI-Durchschnitt: 51,6 mit einer Streuung von 25,7 bis 73,2) und Asiens (59,4; 41,1-83,3; vgl. ESTY et al. 2006, S. 3).



Quelle: Eigene Zusammenstellung nach TRANSPARENCY INTERNATIONAL 2005, S. 5f.

Abb. 35: Corruption Perceptions Index – CPI 2005 von 0 bis 10 („highly corrupt“ bis „highly clean“) der 33 URB-AL-Programmstaaten

Der *Corruption Perceptions Index* – CPI kann als indirekter Indikator für die Reife der politischen Kultur und die Effizienz der staatlichen Institutionen eines Landes gewertet werden. Auch wenn der CPI nicht nach Verwaltungsebenen differenziert, kann doch davon ausgegangen werden, dass sich die Korruptionsproblematik auf der kommunalen Ebene ähnlich gestaltet wie im nationalen Gesamtzusammenhang. Es gibt zwar hinsichtlich der CPI-Werte einen relativ breiten Durchmischungsbereich (4,3-7,3) zwischen Südeuropa und den Cono Sur-Staaten Chile und Uruguay, doch insgesamt lässt sich eine deutliche Abstufung zwischen den am URB-AL-Programm beteiligten Staaten Europas (ungewichteter Durchschnittswert: 7,7) und denen Lateinamerikas feststellen (3,5). Auch wenn die Gruppe der Staaten Mittel-, West- und Nordeuropas, die die besten CPI-Werte erzielt, am schwächsten in den URB-AL-Netzwerken repräsentiert ist, so ist doch anzunehmen, dass im Rahmen der Städtenetzwerkkooperation auch von den sehr zahlreich vertretenen Lokalverwaltungen der Staaten des europäisch-lateinamerikanischen CPI-Durchmischungsbereichs noch positive beispielgebende Impulse hinsichtlich einer transparenten und effizienten kommunalen Regierungsführung auf die übrigen Partner Lateinamerikas mit einer noch weit gravierenderen Korruptionssituation ausgehen können.



Quelle: Eigene Zusammenstellung nach UNDP 2004a, S. 180ff. u. 2005, S. 262ff.

Abb. 36: Anteil der Internetnutzer an der Gesamtbevölkerung der 33 URB-AL-Programmstaaten in %; Stand 2003¹

Ein weiterer Indikator zum Vergleich der entwicklungsbezogenen Rahmenbedingungen für den angestrebten horizontalen und reziproken Austausch zwischen lokalen Akteuren Europas und Lateinamerikas ist die *Internet-Nutzerrate*. Erwartungsgemäß liegt diese im gewichteten Durchschnitt der am URB-AL-Programm beteiligten Staaten Europas mit 38,6% der Bevölkerung deutlich über der Lateinamerikas mit 9%.² Allerdings gibt es auch bei diesem technologiebasierten indirekten Entwicklungsindikator bereits einen breiteren Überschneidungsbereich zwischen dem lateinamerikanischen Spitzenreiter Costa Rica (28,8% Nutzeranteil an der Gesamtbevölkerung) und dem europäischen Schlusslicht Griechenland (15%). Das Internet ist eine *conditio sine qua non* für den Aufbau und die Unterhaltung transnationaler Städtenetzwerkbeziehungen und bei den meisten lateinamerikanischen Staaten ist ein direkter Zusammenhang zwischen einer hohen Internetnutzerrate und einer intensiveren Einbindung in die Städtenetzwerkkooperation zu erkennen (vgl. hierzu Abb. 42). In bestimmten Fällen lässt sich jedoch die Beteiligungsintensität an den URB-AL-Projekten bezogen auf die Gesamtbevölkerung plausibler mit dem Faktor der kulturellen Affinität³ sowie dem auf historischen Bindun-

¹ Die Daten für Schweden, Portugal, Uruguay, Argentinien, Brasilien, Guatemala, Bolivien und Nicaragua waren im *Human Development Report 2005* für 2003 nicht verfügbar und beziehen sich daher auf das Jahr 2002.

² Damit korreliert der Unterschied der Internet-Nutzerrate relativ exakt mit der Differenz im Hinblick auf den „World City-Index“ (s. Kap. 3.2): Beim ersten Indikator übersteigt der gewichtete europäische Durchschnittswert den lateinamerikanischen um das 4,3-Fache und bei letzterem um das 4,8-Fache. Diese Übereinstimmung spiegelt die engen Zusammenhänge wieder, die zwischen der Formierung von *World City Networks* und der Ausbreitung des Internets als technologischer Grundlage für globale Kommunikations- und Vernetzungsprozesse bestehen.

³ CAMAGNI (1991, S. 2) betont die Bedeutung der „similarity of cultural [...] attitudes“ für die Entstehung dynamischer Austauschprozesse im Hinblick auf regionale Netzwerke. In gewissem Maße gilt dies auch für die

gen und politischen Allianzen beruhenden beidseitigen Kooperationsinteresse erklären. Ein Beispiel hierfür ist Spanien¹ mit einer überproportional hohen und Mexiko² mit einer unterproportional niedrigen Beteiligungsintensität im Hinblick auf die Projekte der URB-AL-Städtenetzwerke. Dass auch arme Staaten wie Nicaragua mit einer Internet-Nutzerrate von nur 19% des gewichteten LA-18-Mittelwerts eine überdurchschnittlich hohe Beteiligungsintensität an den URB-AL-Projekten erzielen können (77% über dem Mittel), belegt, dass die Frage des durchschnittlichen Internetzugangs der Bevölkerung allein kein hinreichender Indikator zur Erklärung des Grads der Integration in transnationale Städtenetzwerke ist.³ In strukturschwachen Staaten macht sich die „*digital divide*“ allerdings dadurch bemerkbar, dass die Internetverbindungen meist langsamer sind und somit die Nutzungsmöglichkeiten der kostenlosen Internet-Telefonie⁴ als einem immer wichtigeren Medium für die transnationale Netzwerkkommunikation stark eingeschränkt sind bzw. dass kleinere Stadtverwaltungen, wenn überhaupt, nur über wenige Internet-Arbeitsplätze verfügen (vgl. hierzu auch DE GROOTE & CABALLEROS 2004, S. 19).

Ein weiterer Vergleichsindikator für die im Rahmen des URB-AL-Programms vernetzten 33 Staaten Europas und Lateinamerikas ergibt sich aus der Analyse der **Telekommunikationskosten** (s. Abb. 37). Diese wurden ausgehend von Deutschland als Teil des hoch integrierten Kerns des Globalisierungsgeschehens und der damit verbundenen Telekommunikationsnetze untersucht. Die Telefentarife sind in der Regel für Verbindungen in die Staaten am niedrigsten, mit denen die intensivste Verknüpfung hinsichtlich der technischen Kommunikationsnetze und auch der tatsächlichen Kommunikationsströme besteht. Auch wenn dieser Vergleichswert nicht als Entwicklungsindikator im engeren Sinne angesehen werden kann,⁵ so geben die Daten doch – ähnlich wie die Internet-Nutzerrate der Gesamtbevölkerung – einen Hinweis auf die Konnektivität eines Staates innerhalb der globalen Telekommunikationsnetze, die wiederum eine wichtige Grundlage für die Formierung weltweiter wirtschaftlicher Vernetzungsbeziehungen und auch für die Beteiligung an transnationaler Städtenetzwerkkooperation sind.

Der in Abb. 37 ausgehend von Deutschland angestellte Vergleich der Telekommunikationskosten in Bezug auf die 33 URB-AL-Programmstaaten erlaubt noch keine vollständige Wiedergabe der tatsächlichen „Raumwiderstände“ in der Netzwerkkommunikation. Denn in der umgekehrten Richtung, also bei Telefonaten von Lateinamerika nach Europa und auch zwi-

transnationalen Städtenetzwerke des URB-AL-Programms (s. Kap. 5.2.2), wenn auch hier kulturelle Verschiedenheit von einigen Partnern sogar als Anreiz für die Netzwerkbeteiligung gesehen wird.

¹ Internet-Nutzerrate von nur 62% des gewichteten EU-15-Durchschnitts gegenüber einer Beteiligungsrate an den URB-AL-Projekten von 316% über dem gewichteten EU-Mittel.

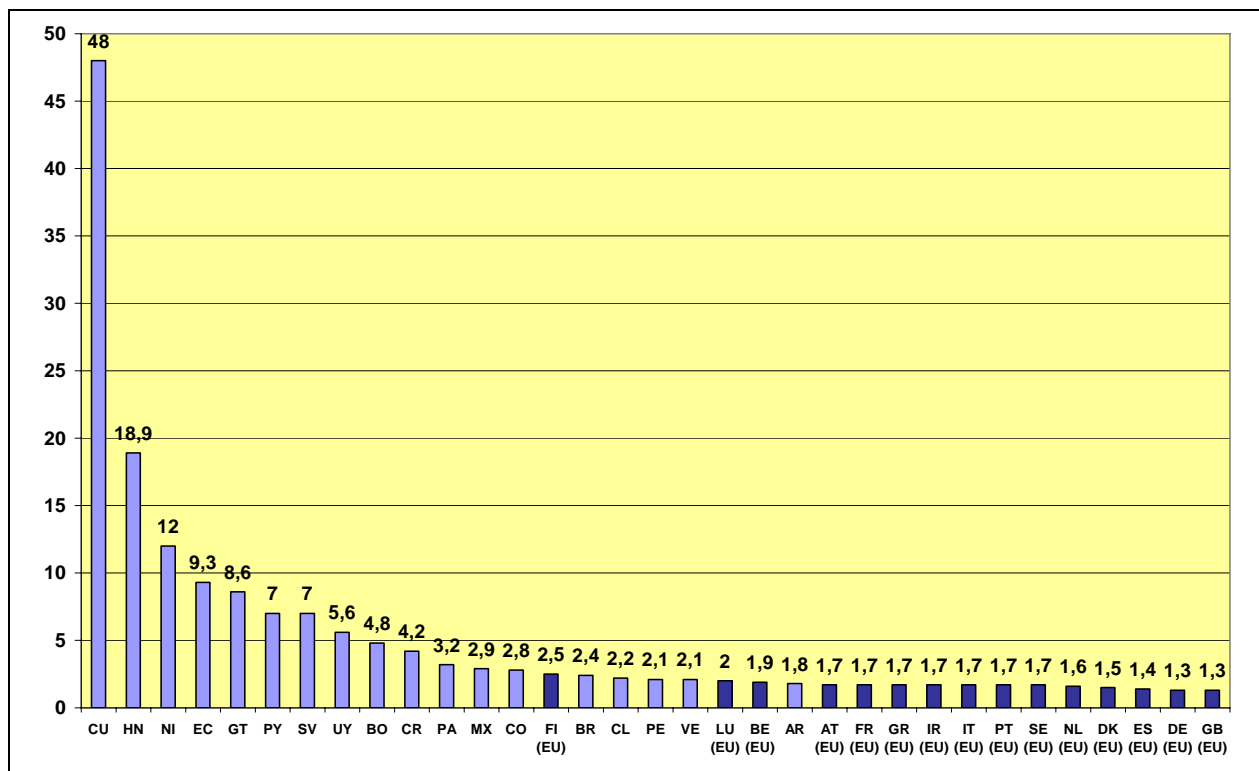
² Internet-Nutzerrate von 33% über dem gewichteten LA-18-Schnitt gegenüber einer Beteiligungsrate an den URB-AL-Projekten von lediglich 15% des gewichteten LA-18-Mittels.

³ Die starke Beteiligung Nicaraguas am URB-AL-Programm steht in Zusammenhang mit engen politischen Verbindungen zu Europa, die aus Solidaritätsbewegungen entstanden sind und auch eine Vielzahl bilateraler Städtepartnerschaften hervorgebracht haben (vgl. GUTIÉRREZ CAMPS 2006, S. 19 u. UN-HABITAT 2001, S. 14).

⁴ Seit 2005 wird im Netzwerk Nr. 8 zunehmend die *Freeware* Skype (<http://www.skype.com>) zwischen Projektpartnern eingesetzt, um kostenlose Telefonate zwischen Europa und Lateinamerika zu führen.

⁵ Das Beispiel Kubas verdeutlicht, dass neben dem Entwicklungsniveau eines Staates (s. Abb. 32) auch politische Einflüsse für seine Konnektivität in den globalen Telekommunikationsnetzen eine Rolle spielen können.

schen verschiedenen Ländern innerhalb der Region sind die Telefentarife in der Regel so hoch, dass sie die Nutzungsmöglichkeiten dieses Kommunikationsmediums für die betroffenen Netzwerkpartner ernsthaft einschränken. Hinzu kommen bei den ärmeren Staaten häufig Probleme rein technischer Art, wie etwa eine schlechte Verbindungsqualität oder geringe Leitungskapazitäten für die Internetnutzung, die wiederum ein Umgehen der hohen Telefonkosten durch kostenlose Internettelefonie unmöglich machen. Für die Partner der unterschiedlichen Staaten des URB-AL-Kooperationsraums bestehen daher im Hinblick auf die Telekommunikationsmedien ungleiche und die Herausbildung von Asymmetrien begünstigende Rahmenbedingungen für den Aufbau und die Pflege transnationaler Netzwerkbeziehungen.

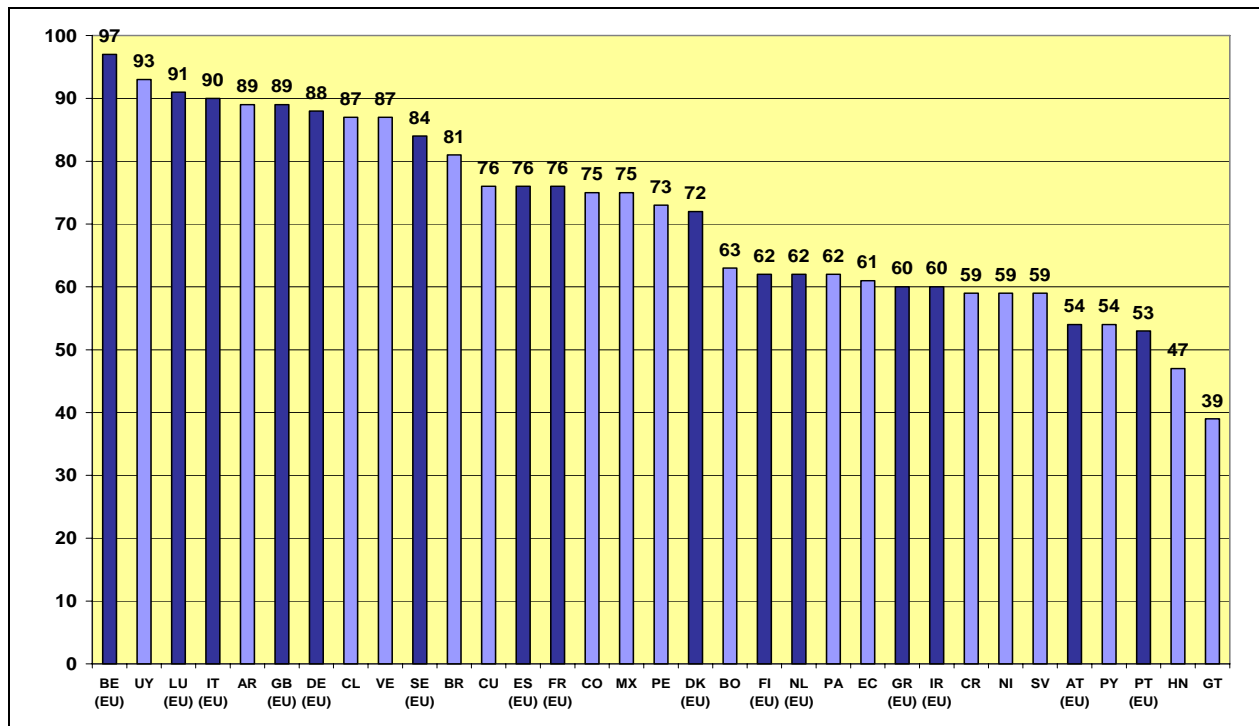


Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Daten von <http://www.billigertelefonieren.de>

Abb. 37: Tarife für Telefonate von Deutschland in die 33 URB-AL-Programmstaaten Europas und Lateinamerikas in Cent pro Minute; Stand 01.06.2006¹

Ein für die Analyse der Rahmenbedingungen transnationaler Städtenetzwerkkooperation zentrales gemeinsames Charakteristikum der Europäischen Union und Lateinamerikas sind die hohen *Verstädterungsraten* beider Regionen (s. Abb. 38), durch die der Konzentration auf Anstrengungen für eine nachhaltige Entwicklung im urbanen Bereich beiderseits des Atlantiks eine besondere Bedeutung zukommt. Während für die Industrieländer bei einem Mittelwert von 76% generell hohe Verstädterungsraten charakteristisch sind (Nordamerika 79%, Gesamt-Europa 74%, Australien 91%), lebten 2005 in den Entwicklungsländern nur durchschnittlich 41% der Menschen in städtischen Siedlungen. Eine deutliche Ausnahme gegenüber den übrigen Entwicklungsregionen (Afrika 36%, Asien 38%) bildet Lateinamerika mit einer Urbanisierungsrate von durchschnittlich 76% (vgl. DSW 2005, S. 6ff.).

¹ Jeweils günstigste Tarife privater Anbieter zu regulären Bürozeiten laut <http://www.billigertelefonieren.de>.



Quelle: Eigene Zusammenstellung nach DSW 2005, S. 6 ff.

Abb. 38: Verstädterungsgrad der 33 URB-AL-Programmstaaten in %; Stand 2005

Allerdings verschleiert der direkte Vergleich mit Europa die lateinamerikanische Problematik der „*overurbanization*“ (vgl. BÄHR & MERTINS 1995, S. 26): Aufgrund von Landflucht und hohen natürlichen Bevlkerungswachstumsraten mussten die Städte dieser Region in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts weit mehr Menschen aufnehmen, als mit angemessenem Einkommen, Basisinfrastruktur und grundlegenden Dienstleistungen versorgt werden konnten. Ebenfalls zu berücksichtigen ist die Tatsache, dass die Verstdterungsrate innerhalb Lateinamerikas stark variiert und insbesondere die größeren Flächenstaaten weitläufige „stadtarme[n] oder -leere Regionen“ (BÄHR & MERTINS 1995, S. 8) aufweisen. Zusammenfassend lassen sich die Staaten Lateinamerikas hinsichtlich des Verstdterungsgrades in drei Gruppen bzw. Regionen differenzieren: Erstens die kleineren zentralamerikanischen Staaten mit relativ geringen Urbanisierungsraten (40-60%), zweitens die Staaten des Cono Sur und Venezuela, die mit einem Anteil städtischer Bevölkerung von durchschnittlich fast 90% zu den am stärksten verstädterten Räumen der Welt gehören, und drittens die übrigen Staaten Lateinamerikas im Andenraum sowie Brasilien und Mexiko, die sich zwischen den beiden zuvor genannten Gruppen bewegen.

Der bereits in Kapitel 3.2 vorgestellte „*World City-Index*“ auf der Basis des *Ranking* nach TAYLOR (2000, S. 15) offenbart die eklatanten Unterschiede hinsichtlich der Wettbewerbsfähigkeit europäischer und lateinamerikanischer Städte im globalen Standortwettbewerb: Bezogen auf die Bevölkerungszahl bringen die alten Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU-15) Städte mit einem fast fünfmal so hohen Zentralitätsgrad im *World City*-Netzwerk hervor wie Lateinamerika (LA-18). Der Status einer Stadt im *Ranking* der *World Cities* ist

dabei gleichbedeutend mit der Attraktivität des jeweiligen Zentrums als Standort für große transnationale Firmen. Die in dieser Hinsicht festzustellenden Asymmetrien zwischen den Städten beider Regionen offenbaren tiefgreifende Unterschiede im strukturellen Entwicklungsstand jener urbanen Zentren. Sie weisen damit trotz eines gleich hohen Verstärterungsgrads beiderseits des Atlantiks auf deutliche Unterschiede hinsichtlich der Ausgangssituation für den angestrebten reziproken Austausch im Rahmen der URB-AL-Städtenetzwerke hin.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass mit den Städten Europas und Lateinamerikas im Rahmen des URB-AL-Programms zwar Partner mit einem stark unterschiedlichen ökonomischen Entwicklungsniveau in Austauschbeziehungen zueinander treten. Jedoch offenbart ein differenzierter Blick auf jene Indikatoren, die auch soziale und ökologische Belange berücksichtigen, dass die Ausgangssituation nicht so konträr ist, dass kein gemeinsamer Austausch über die jeweiligen lokalspezifischen Stadtprobleme mehr möglich wäre. Vielmehr ist anzunehmen, dass das strukturelle Entwicklungsgefälle, insbesondere zwischen den stärker in die transnationalen Städtenetzwerke integrierten Staaten Südeuropas und des Cono Sur, allgemein so beschaffen ist, dass ein wechselseitiges Lernen für beide Seiten attraktiv und für die jeweilige Lokalität nützlich erscheint. Da die Beteiligung europäischer Stadtverwaltungen am URB-AL-Programm nicht nur durch die Erwartung eines eigenen Nutzens, sondern gleichermaßen auch durch den Wunsch der Weitergabe eigenen Know-hows und damit auch der Hilfe gegenüber schwächeren Partnern in Lateinamerika motiviert ist (s. Kap. 5.1.2), stellen selbst ausgeprägtere Entwicklungsdefizite, wie etwa im Falle Nicaraguas, kein unüberwindliches Hindernis für die Beteiligung an den transnationalen Austauschprozessen dar (vgl. GUTIÉRREZ CAMPS 2006, S. 19). Allerdings entstehen bei großen Entwicklungsdiskrepanzen überwiegend asymmetrische Vernetzungsbeziehungen, bei denen Städte aus strukturschwachen Staaten fast nie als Koordinatoren in den transnationalen Projektkonsortien auftreten (s. Abb. 44).

5.2.2 Räumliche und strukturelle Asymmetrien in der Vernetzungsintensität der URB-AL-Städtenetzwerke

Die räumliche Struktur eines transnationalen Städtenetzwerks hinsichtlich der Verteilung der „Knotenpunkte“ und der Zuweisung zentraler Vernetzungs- bzw. Steuerungsfunktionen an diese formiert sich nie völlig homogen im Raum. Asymmetrische Beziehungsmuster müssen zunächst festgestellt und analysiert werden, bevor auf dieser Grundlage Maßnahmen zur ausgleichenden Gegensteuerung entwickelt werden können. Auch der Anspruch der URB-AL-Städtenetzwerke als „regionales Programm“ der EU-Kommission den lateinamerikanischen Integrationsprozess zu fördern, lässt sich durch die Analyse der Netzwerkstrukturen im betreffenden Kooperationsraum auf den unterschiedlichen Integrations- bzw. Zentralitätsebenen der Beteiligung (Netzwerkteilnahme, Projektbeteiligung, Projektkoordination und Netzwerkkoordination) sowie anhand der räumlichen Differenzierung der Vernetzungsintensität überprüfen.

Setzt man die über 700 lateinamerikanischen Mitgliedsstädte des URB-AL-Programms in Relation zur Gesamtzahl aller kommunalen Gebietskörperschaften der 18 beteiligten Staaten

Lateinamerikas (15.478; vgl. GODÍÑEZ ZÚÑIGA 2004, S. 342), so ergibt sich eine Beteiligungsrate von ca. 5%. Da jedoch in erster Linie die größeren Städte an den transnationalen Städtenetzwerken beteiligt sind, repräsentieren diese über 50% der ca. 530 Mio. Einwohner der betreffenden Staaten. Trotz der formulierten Absicht des Programms, insbesondere kleinere und mittlere Städte zu fördern gibt es eine gewisse Zutrittsbarriere zu diesen transnationalen Kooperationsaktivitäten, die vor allem für kleinere Stadtverwaltungen wirksam wird (vgl. DE GROOTE & CABALLEROS 2004, S. 19). Diese Problematik wird in Kapitel 5.2.3 und 5.2.4 anhand des URB-AL-Netzwerks Nr. 8 und seiner gemeinsamen Projekte einer näheren Betrachtung unterzogen.

Um die *Intensität der Vernetzungswirkung* zu bewerten, können die eingesetzten Finanzmittel des URB-AL-Programms in Relation zur Laufzeit und zur Einwohnerzahl der teilnahmeberechtigten Regionen gesetzt werden. Demnach entsprechen die im Laufe von 11 Jahren aufgewendeten 64 Mio. Euro Fördermittel des URB-AL-Programms bei 688 Mio. Einwohnern in den städtischen Siedlungen der 33 Programmstaaten Europas und Lateinamerikas nur 0,009 Euro pro Einwohner und Jahr. Dieser Indikator macht deutlich, dass die thematischen Städtenetzwerke des URB-AL-Programms, trotz ihrer thematischen Bandbreite und der Vielzahl der involvierten Partner, bei dem gegebenen Finanzvolumen und der immensen Größe des Kooperationsraums allenfalls äußerst punktuell wirken und damit auch kaum breitenwirksame Entwicklungsimpulse in den teilnehmenden Ländern erzeugen können.¹

Vergleicht man die Fördermittel je Einwohner mit den INTERREG-Programmen der Phase III, mit deren Hilfe die Europäische Union die Förderung der regionalen Integration innerhalb Europas und mit den Nachbarstaaten im südlichen Mittelmeerraum und Osteuropa anstrebt, so zeigt sich, dass die URB-AL-Städtenetzwerke lediglich eine durchschnittliche Vernetzungsintensität (in Programmmittel pro Einwohner und Jahr) von 0,75% des Wertes der INTERREG-Programme erreichen.² Das vergleichsweise geringe Finanzvolumen des URB-AL-Programms ließe sich allenfalls dadurch rechtfertigen, dass das Kooperationsinstrument der biregionalen Städtenetzwerke einen völlig neuen Programmtypus innerhalb der EU-Entwicklungszusammenarbeit darstellt und daher bei einem begrenzten Förderumfang erste methodische Erfahrungen in der praktischen Umsetzung gesammelt werden mussten. Die Verdreifachung der Fördermittel in der zweiten gegenüber der ersten Phase des URB-AL-Programms, verbunden mit einer deutlichen Verbesserung der Kooperationsinstrumente, ließ ein solches schrittweise erprobendes Vorgehen der EU-Kommission erkennen. Für die Zukunft wäre jedoch mindestens eine weitere Verdreifachung des Budgets notwendig, um intensivere Vernetzungs- und Synergieeffekte erzielen und das Entwicklungsinstrument gezielt für eine räumlich ausgleichende Entwicklung in Lateinamerika einsetzen zu können.

¹ Das für den konzeptionellen und inhaltlichen Anspruch des URB-AL-Programms viel zu geringe Finanzvolumen darf in der Analyse der Wirksamkeit der Städtenetzwerke nicht auf die Beurteilung der generellen Potenziale des Entwicklungsinstruments der transnationalen Städtenetzwerkkooperation *per se* übertragen werden.

² Für die INTERREG-Programme der Phase III standen bei einer Programmlaufzeit von 6 Jahren und einer potenziell beteiligten Gesamtbevölkerung von 683 Mio. Einwohnern 4.875 Mio. Euro Fördermittel aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung zur Verfügung. Daraus ergibt sich eine Förderungsintensität von 1,19 Euro pro Einwohner und Jahr (132-mal höher als der URB-AL-Wert von 0,009 Euro).

Da die Vernetzungsintensität des URB-AL-Programms nicht als homogen für den gesamten Kooperationsraum der 915 Mio. Einwohner umfassenden 33 Programmstaaten angenommen werden kann, sollte die Intensität der URB-AL-Aktivitäten nach den einzelnen Teilnehmerstaaten differenziert werden.¹ Dabei können gewisse Asymmetrien aufgedeckt werden, die belegen, dass einige Staaten(-gruppen) stärker und andere weniger stark in den thematischen Netzwerken des URB-AL-Programms vertreten sind. Diese *Asymmetrien hinsichtlich der Netzwerkintegration* sollen anhand der Beteiligung der Mitgliedsstädte der Staaten Europas und Lateinamerikas als Netzwerkmitglieder (s. Kap. 5.2.2 und 5.2.3), als Projektpartner und als Projektkoordinatoren (s. Kap. 5.2.2 und 5.2.4) untersucht werden.

Es handelt sich nur um eine relativ kleine Anzahl von Staaten, die gleich in mehreren der 13 thematischen URB-AL-Netzwerke nicht präsent sind und auch generell nur eine schwache Beteiligung durch Mitgliedsstädte aufweisen (s. Abb. 39). Am schwächsten vertreten sind in absoluten Zahlen die mittel-, west- und nordeuropäischen Staaten Luxemburg, Irland, Dänemark, Österreich, Niederlande, Finnland, Schweden und Großbritannien sowie die zentral-amerikanischen Staaten Kuba, Panama, Honduras und Guatemala. Die unzulängliche Integration der genannten Staaten Europas und Lateinamerikas zeigt sich in allen thematischen Netzwerken und über die gesamte Programmlaufzeit hinweg. Trotzdem entwickelte die Europäische Kommission im Zuge der Planung der zweiten Programmphase in den Jahren 2000 und 2001 keine Gegenmaßnahmen, um das regional deutlich eingrenzbare Integrationsdefizit auszugleichen. Zumindest in Bezug auf die schwache Beteiligung mitteleuropäischer Staaten handelt es sich um ein URB-AL-spezifisches Problem: Während die Stadtverwaltungen dieser Subregion 23% aller bilateralen europäischen Partnerschaftsbeziehungen zu lateinamerikanischen Städten unterhalten, macht ihre Beteiligung an den gemeinsamen Projekten der URB-AL-Städtenetzwerke nur 10% aller europäischen Beteiligungen aus.²

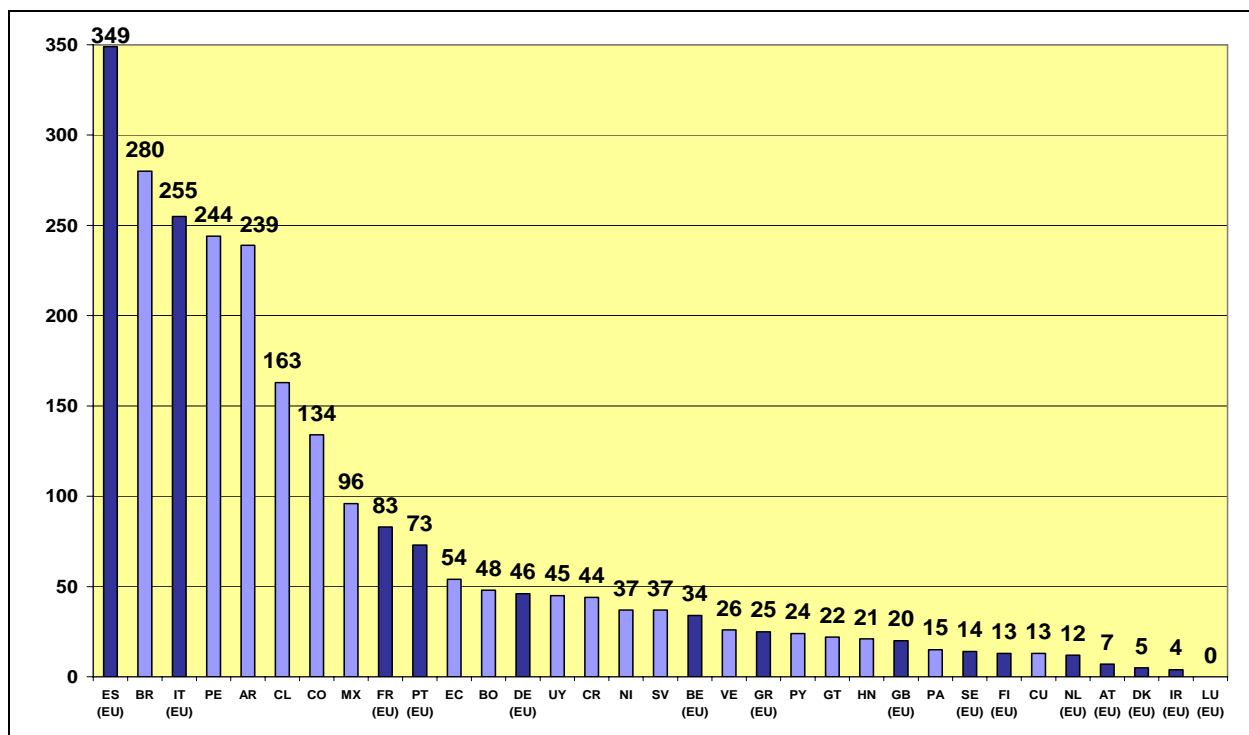
Wie Abb. 39 weiter zu entnehmen ist, werden die URB-AL-Programmstaaten hinsichtlich der *Netzwerkbeteiligungen*³ seitens der Mitgliedsstädte von einer sehr starken Fünfer-Gruppe, bestehend aus den südeuropäischen Staaten Spanien und Italien sowie aus den Mercosur-Staaten Brasilien und Argentinien nebst Peru, angeführt. Mit 55% vereinigen diese fünf Länder einen größeren Anteil der Mitgliedsstädte in den 13 thematischen URB-AL-Netzwerken auf sich als die restlichen 28 Programmstaaten zusammengerechnet. Ausschlaggebend für diese Dominanz sind an erster Stelle die Kriterien der sprachlichen und kulturellen Verwandtschaft, die durch die überwiegend südeuropäischen Auswanderungsprozesse der vergangenen Jahrhunderte nach Lateinamerika entstanden sind (vgl. GUTIÉRREZ CAMPS 2006, S. 19). Wo eine problemlose sprachliche Verständigung mit den Netzwerkpartnern gegeben ist – wie auf europäischer Seite etwa in Spanien oder Portugal und in gewissem Maße auch in Italien –

¹ Eine Untersuchung der Vernetzungsmuster auf subnationaler Ebene kann im Rahmen der vorliegenden Arbeit nur anhand des Beispiels Brasiliens durchgeführt werden (s. Kap. 5.4.1).

² Unveröffentlichte Daten des *Observatorio de Cooperación Descentralizada Unión Europea-América Latina*.

³ Eine Stadt kann an mehreren thematischen Netzwerken gleichzeitig beteiligt sein und wird somit entsprechend mehrfach gezählt.

werden die kommunalen Kooperationsaktivitäten enorm erleichtert. Die kulturelle Verwandtschaft fördert darüber hinaus generell ein starkes gesellschaftliches, wirtschaftliches und politisches Kooperationsinteresses zwischen den betroffenen Staaten.



Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Mitgliederstatistiken der Koordinatorenstädte

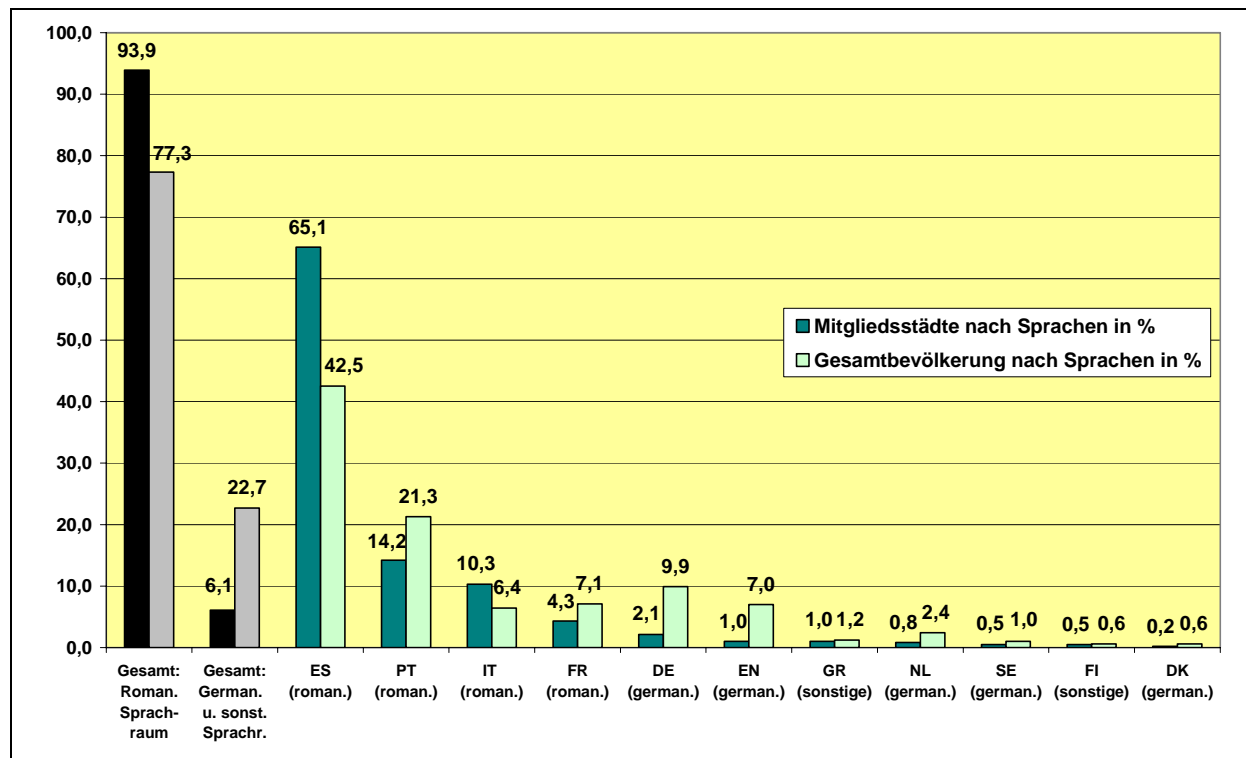
Abb. 39: Anzahl der Mitgliedsstädte (insgesamt 2.482; EU: 940 u. LA: 1.542) der 13 thematischen URB-AL-Netzwerke nach Ländern; Stand Mitte 2005

Nicht in Abb. 39 aufgeführt sind jene Staaten Europas und Lateinamerikas, die – entgegen der übergeordneten politischen Zielsetzung der regionalen Integration ganz Lateinamerikas und der strategischen Partnerschaft mit der gesamten EU – aufgrund bürokratischer Hürden ausgeschlossen blieben. Da die EU-Entwicklungspolitik zwischen den „nichtassoziierten“ Entwicklungsländern und den „assoziierten“ AKP-Staaten trennt, konnten Belize auf dem mittelamerikanischen Isthmus, Guyana und Suriname in Südamerika sowie in der Karibik alle Inselstaaten außer Kuba nicht an den URB-AL-Städtennetzwerken teilnehmen.¹ Die zehn europäischen Staaten, die 2004 der EU beigetreten sind und schon mehrere Jahre zuvor an den europäischen INTERREG-Programmen teilnehmen konnten, blieben ebenfalls aus rein administrativen Gründen von URB-AL II ausgeschlossen.² Durch die starren EU-Regeln blieben somit die Chancen der Förderung der gesamteuropäischen Assoziation mit Lateinamerika auf der kommunalen Ebene ungenutzt und die historisch bedingt kaum Verbindungen mit dieser Re-

¹ Die zum EU-Territorium gehörenden überseeischen Gebiete Frankreichs in Lateinamerika (Französisch Guayana, Guadeloupe und Martinique) wären zwar zur Teilnahme an den URB-AL-Städtennetzwerken berechtigt, machten davon faktisch aber keinen Gebrauch. Die von Großbritannien abhängigen Falklandinseln und die niederländischen Dependancen in der Karibik konnten aufgrund ihres rechtlichen Sonderstatus nicht teilnehmen.

² Dies trifft auch für die übrigen regionalen Programme der EU zu, die die Bildung biregionaler Netzwerke in unterschiedlichen Sektoren fördern.

gion aufweisenden neuen Beitrittsstaaten (vgl. GRATIUS 2004, S. 6 u. NOLTE 2004, S. 118) blieben aus den euro-lateinamerikanischen Vernetzungsinitiativen der EU ausgeschlossen.



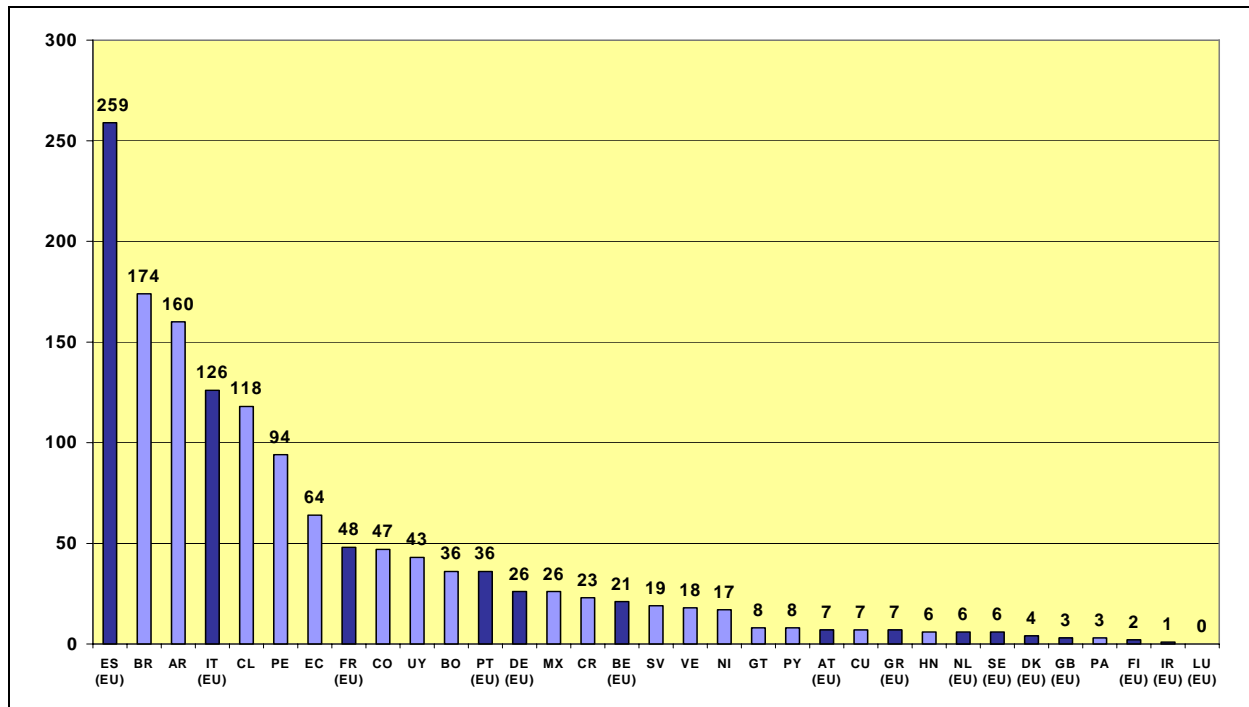
Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Mitgliederstatistiken der Koordinatorenstädte

Abb. 40: Verteilung der Mitgliedsstädte der 13 thematischen URB-AL-Netzwerke nach Landessprachen in %; Stand Mitte 2005

Wie Abb. 40 zeigt, stammen über 65% der Mitgliedsstädte der 13 thematischen Städtenetzwerke aus spanischsprachigen und insgesamt sogar knapp 94% aus romanischsprachigen Ländern. Damit nehmen die romanischen Sprachen und insbesondere Spanisch in Relation zum entsprechenden Bevölkerungsanteil Europas und Lateinamerikas eine überproportional dominante Stellung in der Partnerstruktur der Städtenetzwerke des URB-AL-Programms ein. Die von der Netzwerkkoordinatorenstadt, ihren bereits bestehenden Städtekontakten und den vorhandenen Sprachkenntnissen des Koordinationspersonals ausgehende *sprachenbezogene Pfadabhängigkeit* im Hinblick auf die Entstehung und Weiterentwicklung der Partnerstruktur wirkt ab einem bestimmten Konzentrationsgrad als Zutrittsbarriere für nicht romanischsprachige Interessenten. Dies geschieht insbesondere dann, wenn sich Partner, die nicht des Spanischen mächtig sind, wegen der einseitigen sprachlichen Ausrichtung der Netzwerkaktivitäten ausgegrenzt sehen. Denn aufgrund der unausgewogenen Partnerkonstellation hat sich überwiegend Spanisch als allgemeine Arbeits-, Konferenz- und auch generelle Kommunikationssprache zwischen den Netzwerkteilnehmern durchsetzt.¹ Die Funktion der *lingua franca*

¹ Beispielhaft hierfür lässt sich der Fall der Kontaktstelle für Umwelt und Entwicklung – KATE e.V. aus Stuttgart nennen, die einen Teilnehmer zum 1. Jahrestreffen des Netzwerks Nr. 9 „Örtliche Finanzen und Beteiligungshaushalt“ entsandt hatte. KATE hatte die Absicht, sich als externer Partner an einem gemeinsamen Projekt zu beteiligen und auch deutsche Kommunen mit einzubringen. Ab dem zweiten Konferenztage wurde jedoch keine Übersetzung mehr angeboten und bald stellte sich heraus, dass die meist unter spanisch- oder portugiesischsprachiger Regie entwickelten Projektinitiativen bereits ausreichend externe Partner aus ihren Ländern

wird in den URB-AL-Städtenetzwerken nicht – wie sonst im internationalen Bereich üblich – vom Englischen, sondern vom Spanischen eingenommen.



Quelle: Eigene Zusammenstellung nach unveröffentl. Statistiken, EuropeAid

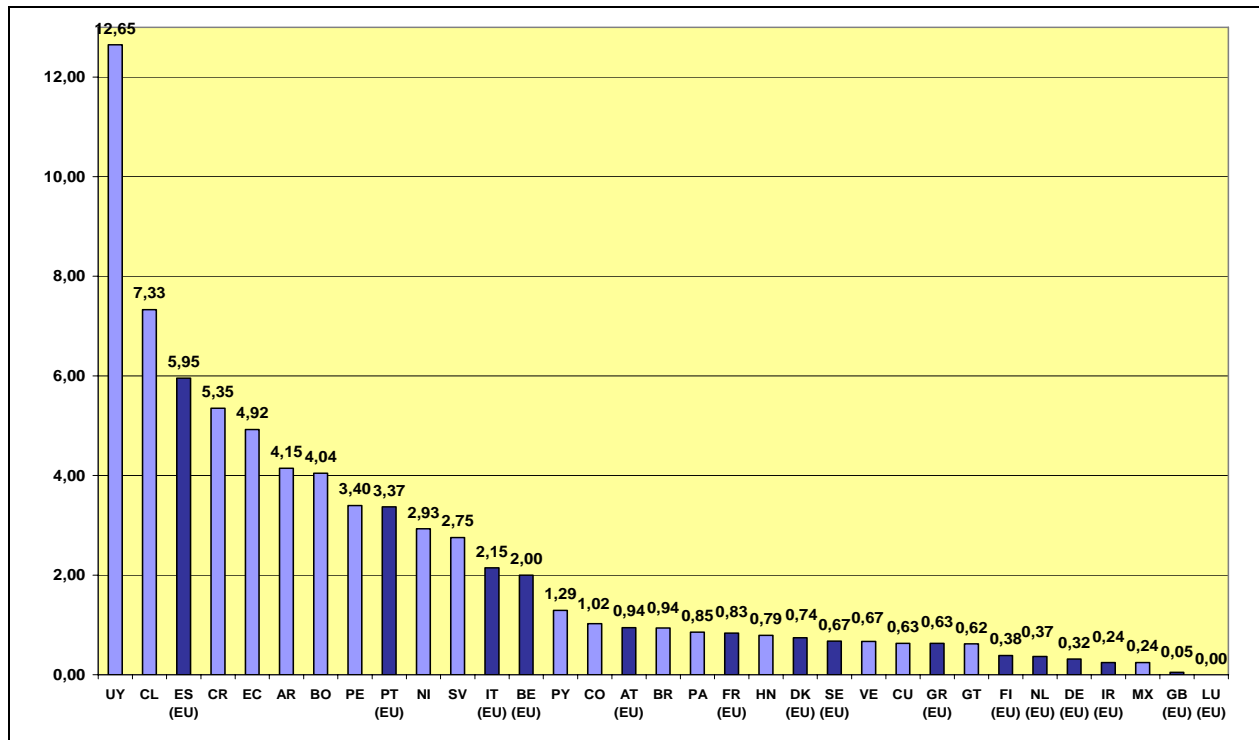
Abb. 41: Anzahl der Beteiligungen von Städten und externen Partnern (insgesamt 1.423; EU: 552 u. LA: 871) an 177 URB-AL-Projekten nach Ländern; Stand Mitte 2005

Analysiert man die Ungleichgewichte hinsichtlich der Einbindung der Programmstaaten in die thematischen URB-AL-Netzwerke auf der gegenüber der bloßen Netzwerkmitgliedschaft nächsthöheren Integrationsstufe der *Beteiligung an den gemeinsamen Projekten*, so tritt Spanien in seiner Führungsrolle noch stärker hervor und die fünf Staaten mit den meisten Projektbeteiligungen konzentrieren sich noch deutlicher auf Südeuropa und den Cono Sur: So sind allein Spanien, Brasilien, Argentinien, Italien und Chile mit 59% der insgesamt 1.423 Beteiligungen schon deutlich stärker in den Projekten des URB-AL-Programms repräsentiert als die übrigen 28 Staaten Europas und Lateinamerikas zusammen (s. Abb. 41).

Diese Asymmetrie in der Beteiligung der URB-AL-Programmstaaten an den gemeinsamen Projekten der thematischen Netzwerke untermauert wiederum die Annahme, dass die gleiche oder zumindest verwandte Sprachen und enge kulturelle Bindungen kooperationsförderliche Bedingungen darstellen und daher zu einer Intensivierung der Vernetzungsdichte unter den betroffenen Partnern führen. Die in absoluten Zahlen gesehene starke Beteiligung der drei Cono Sur-Staaten Brasilien, Argentinien und Chile ist im Zusammenhang zu bewerten mit ihrem (zumindest in den Kernregionen) relativ hohen Entwicklungsstand und subregionalen Integra-

mitbrachten. Letztendlich ergaben sich somit für KATE trotz konkreten Interesses und einschlägiger Kompetenzen keine Möglichkeiten für eine stärkere Integration in die Kooperationsbeziehungen des von Porto Alegre koordinierten Netzwerks Nr. 9 „Örtliche Finanzen und Beteiligungshaushalt“ (Experteninterview mit Gabriele Winkler, Projektleiterin bei KATE e.V., 15.06.2005).

tionsgrad, der es insbesondere den Kommunalverwaltungen der größeren Städte schon vor dem URB-AL-Programm ermöglicht hatte, internationale Kontakte zu knüpfen.¹



Quelle: Eigene Zusammenstellung nach unveröffentl. Statistiken, EuropeAid und DSW 2005, S. 8ff.

Abb. 42: Vernetzungsdichte im URB-AL-Programm: Anzahl der Projektteilnahmen im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung in Mio. Einwohnern nach Staaten; Stand 2005²

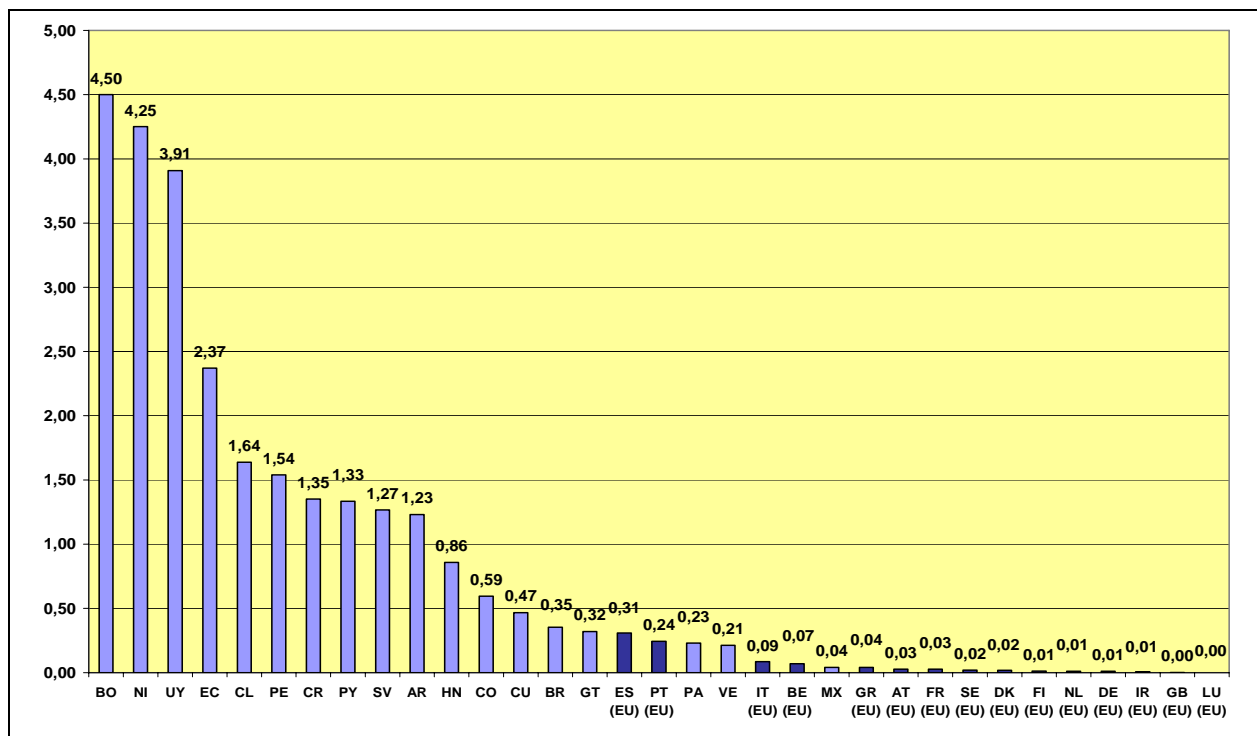
Die Messung der *Vernetzungsintensität* anhand der Projektteilnahmen *in Bezug auf die Einwohnerzahl* erlaubt einen differenzierteren Blick auf die relative Intensität, mit der die 33 Staaten des Kooperationsraums in das URB-AL-Programm involviert sind (s. Abb. 42 und für eine kartographische Darstellung auch Abb. 58): Bevölkerungsreiche Länder wie z.B. Brasilien, das in absoluten Zahlen die Gruppe der lateinamerikanischen Staaten anführt, finden sich im Mittelfeld wieder und kleinere, relativ häufig in den URB-AL-Projekten vertretene Staaten wie insbesondere Uruguay, aber auch Costa Rica und Ecuador, rücken ins Spitzelfeld der fünf am intensivsten vernetzten Programmstaaten vor, unter denen sich nach wie vor auch Chile und Spanien befinden. Je geringer die Vernetzungsintensität in Bezug auf die Bevölkerungszahl ausfällt, desto eher muss davon ausgegangen werden, dass die aufgebauten Netzwerkstrukturen nur sehr punktuell ihre Wirkung entfalten, womit in den betroffenen Staaten keine flächenhaften und breitenwirksamen Entwicklungsimpulse aus der transnationalen Netzwerkkooperation zu erwarten sind. In den mittel-, west- und nordeuropäischen Staaten fällt die relative Beteiligungsintensität an den Projektaktivitäten des URB-AL-Programms am

¹ So sind bereits 161 Städte des Cono Sur in das 1995 gegründete Städtenetzwerk *Mercociudades* integriert. Neben dem kommunalen Erfahrungsaustausch in 14 thematischen Arbeitsgruppen versuchen sie den subregionalen Integrationsprozess des Mercosur *bottom-up* mitzugestalten (vgl. DRAIBE 2004, S. 282f.).

² Der gewichtete Durchschnittswert für alle 18 Programmstaaten Lateinamerikas beläuft sich auf 1,65 Projektteilnahmen je eine Million Einwohner (EU-15: 1,43).

niedrigsten aus, da hier sprachliche Barrieren wirksam werden und auch schon vorab keine ausgeprägten Beziehungen zur Partnerregion Lateinamerika bestanden hatten.

Der direkte Vergleich der Teilnahmeintensität an den URB-AL-Städtenetzwerken zwischen Mexiko und den Mercosur-Staaten bestätigt interessanterweise das Auseinanderdriften des stärker EU-orientierten Mercosur und des zunehmend aus dem lateinamerikanischen Verbund hinaus definierten und US-fixierten Mexiko (vgl. MAIHOLD & ZILLA 2005, S. 5 u. MINKNER-BÜNJER 2005, S. 269f.). Mexiko und der Mercosur weisen wirtschaftlich und sozial einen vergleichbaren Entwicklungsstand auf, was – abgesehen von der größeren Reisedistanz bei der Teilnahme an den in Lateinamerika mehrheitlich im Cono Sur stattfindenden Netzwerktreffen – etwa gleich große Hindernisse bzw. Chancen für den Zugang der Stadtverwaltungen der jeweiligen Länder zu den URB-AL-Netzwerken und -projekten bedeutet. Trotzdem übertrifft die relative Häufigkeit der Projektteilnahme von Partnern aus dem Mercosur die Beteiligung Mexikos im Falle Uruguays um das 63-Fache, im Falle Argentiniens um das 21-Fache und im Falle Brasiliens um das 5-Fache (vgl. ROTHFUSS 2006a, S. 160).



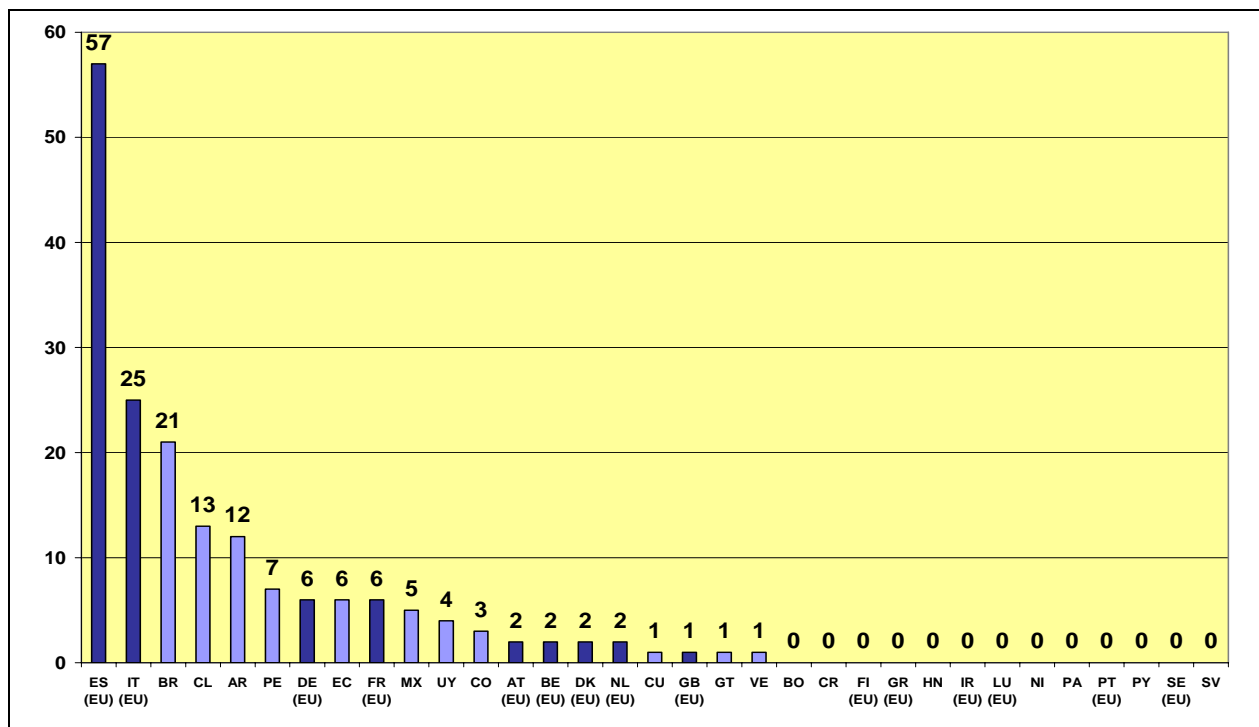
Quelle: Eigene Zusammenstellung nach unveröffentl. Statistiken, EuropeAid und UNDP 2005, S. 266ff.

Abb. 43: Vernetzungsdichte im URB-AL-Programm: Anzahl der Projektteilnahmen (2005) im Verhältnis zum Bruttoinlandsprodukt in Mrd. US-Dollar (2003) nach Staaten¹

Wie Abb. 43 verdeutlicht, bleibt von der Spitzengruppe der fünf Staaten mit den häufigsten Projektteilnahmen aus Abb. 42 nur noch Chile übrig, wenn die *Vernetzungsintensität in Relation zur nationalen Wirtschaftskraft* errechnet wird. Stattdessen führen unter diesem Aspekt betrachtet die aktiveren Staaten mit relativ niedrigem Bruttoinlandsprodukt wie Bolivien,

¹ Der gewichtete Durchschnitt für alle 18 Programmstaaten Lateinamerikas beläuft sich auf 0,52 Projektteilnahmen je eine Milliarde US-Dollar BIP und liegt damit rund zehnmal höher als der EU-Wert mit 0,05.

Nicaragua, Uruguay und Ecuador das Feld des euro-lateinamerikanischen Kooperationsraums an. Während also in diesen Staaten eine in Relation zur Wirtschaftskraft betrachtet relativ intensive Integration in die transnationalen Städtenetzwerke in Form von Projektbeteiligungen gegeben ist, ist die Bedeutung der zu erwartenden Entwicklungsimpulse der Austauschprozesse innerhalb Lateinamerikas insbesondere für Mexiko nur als verschwindend gering einzuschätzen. Auf europäischer Seite ist die Vernetzungsdichte relativ zur Wirtschaftskraft außer auf der Iberischen Halbinsel fast durchgängig so gering, dass bei dem gegebenen Volumen des URB-AL-Programms nur von sehr punktuell wirksamen Entwicklungsimpulsen ausgegangen werden kann.



Quelle: Eigene Zusammenstellung nach unveröffentl. Statistiken, EuropeAid

Abb. 44: Anzahl der von europäischen (103) und lateinamerikanischen (74) Städten koordinierten URB-AL-Projekte (insgesamt 177) nach Ländern; Stand Anfang 2006

Die nächsthöhere Integrationsstufe im URB-AL-Programm, die den Mitgliedsstädten bereits eine zentralere Steuerungsfunktion in den transnationalen Städtenetzwerken zugesteht, stellt die **Projektkoordination** im Hinblick auf die 177 in den 13 thematischen Netzwerken etablierten Subnetzwerke dar. Konzentrierte die stärkste Fünfergruppe bereits 55% der Netzwerkmitgliedschaften und 59% der Projektteilnahmen auf sich, so leiten die fünf stärksten Staaten insgesamt sogar 72% aller gemeinsamen Projekte (s. Abb. 44). Allein die spanischen Mitgliedsstädte koordinieren mehr URB-AL-Projekte als die 28 am wenigsten stark vertretenen Programmstaaten Europas und Lateinamerikas zusammen. Damit dominieren die spanischen Städte ganz besonders die zentraleren Vernetzungspositionen im URB-AL-Programm.

EuropeAid gibt an, die Genehmigung der gemeinsamen Projekte allein nach Qualitätskriterien vorzunehmen und die Entscheidung auf der Grundlage der fachlichen Bewertung des europä-

isch-lateinamerikanischen URB-AL-Expertengremiums zu treffen. Ein Programm, welches sich zum Ziel setzt, die (inter-) regionale Integration zu fördern sollte jedoch dafür sorgen, dass etwaige Kompetenzgefälle in der Beantragung und im Management transnationaler Projekte durch eine gezielte fachliche Unterstützung ausgeglichen werden. Die Anwendung des reinen Wettbewerbsprinzips trägt innerhalb Lateinamerikas dazu bei, dass insbesondere im Cono Sur bereits bestehende Kompetenzvorsprünge und daraus erwachsende Polarisierungstendenzen durch eine zusätzliche finanzielle Förderung noch weiter verstärkt werden. Insbesondere die ärmeren Staaten Zentralamerikas, aber auch das sonst recht rege an den URB-AL-Projekten beteiligte Bolivien, verbleiben damit in einer tendenziell abhängigen und asymmetrischen Vernetzungsposition.

Die höchste Zentralitätsstufe, die eine Mitgliedsstadt im Rahmen des URB-AL-Programms erreichen kann, ist die Übernahme der Funktion der *Netzwerkkoordination*. Betrachtet man diese höchste Integrationsstufe der transnationalen Städtenetze, so bestätigt sich erneut das asymmetrische Beziehungsmuster, das bereits auf der Ebene der Projektkoordination herausgearbeitet wurde: Auf Spanien entfallen drei Netzwerkkoordinationen (hinzu kommen zwei umfangreiche netzwerkübergreifende Koordinationsaufgaben für das URB-AL-Dokumentationszentrum – CDPU und das Observatorium für dezentrale Kooperation – OCD), auf Brasilien, Chile und Deutschland jeweils zwei sowie auf Argentinien, Frankreich, Italien und Uruguay eine Leitungsfunktion für ein thematisches Städtenetzwerk.

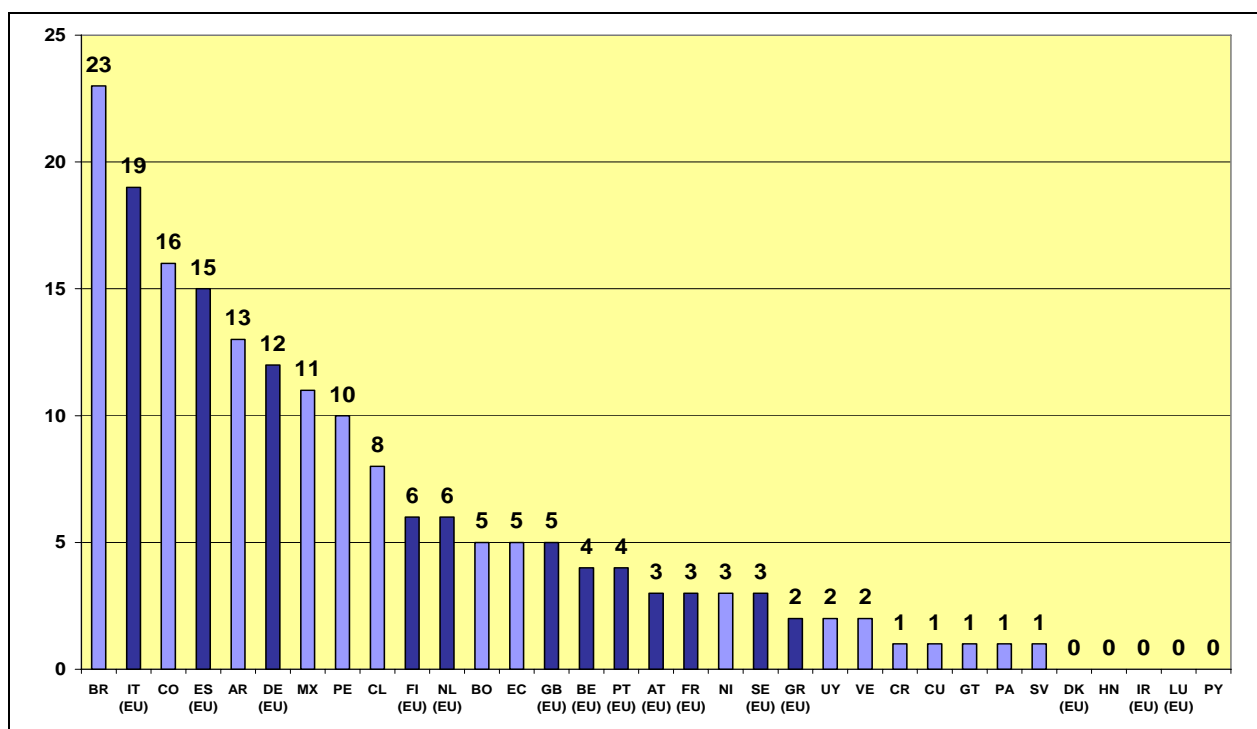
Auch im Hinblick auf das Vergabeverfahren für die Netzwerkkoordination gibt EuropeAid an, die Wettbewerber ausschließlich nach ihrer Kompetenz und der Qualität der Anträge zu bewerten.¹ Auffallend ist jedoch neben der herausragenden Rolle Spaniens, dass in Lateinamerika ausschließlich an Cono Sur-Staaten die Funktion einer Netzwerkkoordination vergeben wurde (siehe kartographische Darstellung in Abb. 61). Diese Vergabepaxis deckt sich zwar mit den Zielsetzungen der Europäischen Union, die wirtschaftliche und politische Zusammenarbeit in Lateinamerika insbesondere mit dem Mercosur voranzutreiben, sie fördert jedoch nicht die für das URB-AL-Programm formulierte übergeordnete Zielsetzung der Integration der Gesamtheit der lateinamerikanischen Staaten untereinander. Durch die Clusterung der zentralen Netzwerkkoordination ausschließlich im Cono Sur wird die Integration der Partner Mittelamerikas aufgrund der großen Reisedistanzen zusätzlich erschwert. Einerseits mögen die Stadtverwaltungen der Mercosur-Staaten aufgrund ihrer Erfahrungen mit dem Städtenetzwerk *Mercociudades* (vgl. DRAIBE 2004, S. 282f.) bereits größere Kompetenzen im transnationalen Netzwerkmanagement aufweisen, andererseits verstärkt jedoch die regional einseitige Förderung die bereits existierenden Kompetenz- und Entwicklungsgefälle innerhalb Lateinamerikas statt räumlich ausgleichende Entwicklungsimpulse zu setzen.²

¹ Experteninterview mit Miguel Romero, EuropeAid, vom 02.11.2005.

² Im Gegensatz zum URB-AL-Programm werden im Rahmen der transnationalen EU-Programme INTERREG III B und C die für die Koordination verantwortlichen „*Managing Authorities*“ und „*Joint Technical Secretariats*“ nach Gesichtspunkten der Gleichverteilung an die Mitgliedstaaten vergeben.

5.2.3 Analyse der Vernetzungsbeziehungen auf der Kooperationsebene des URB-AL-Netzwerks Nr. 8 „Steuerung der urbanen Mobilität“

Wie bereits bei der nach Staatszugehörigkeit und Integrationsintensität differenzierten Analyse der 13 URB-AL-Netzwerke im vorangegangenen Kapitel angedeutet wurde, kann ein transnationales Städtenetzwerk keinesfalls als flächendeckend arbeitendes und in allen seinen Teilen gleich dynamisch operierendes Gebilde angesehen werden, auch wenn die Netzwerk-Metapher dies suggerieren mag. Im Folgenden sollen die räumlichen Vernetzungsstrukturen des Netzwerks Nr. 8 im Hinblick auf die Verteilung der Mitgliedsstädte nach Staaten, Sprachen und Stadtgrößenklassen untersucht werden. Abschließend wird darüber hinaus die Beteiligungsstruktur der externen Partnerinstitutionen nach Ländern untersucht.



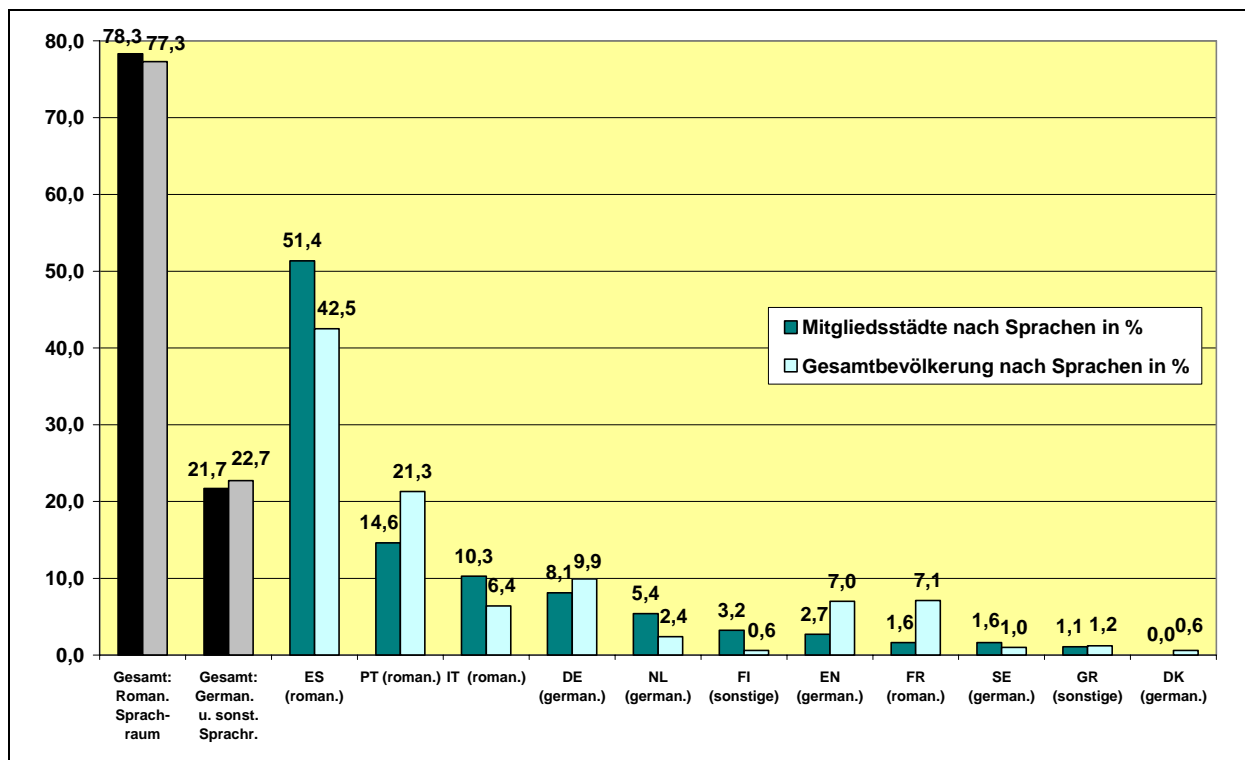
Quelle: Eigene Zusammenstellung nach unveröffentl. Statistiken der LHS

Abb. 45: Europäische (82) und lateinamerikanische (103) Mitgliedsstädte (insgesamt 185) des URB-AL-Netzwerks Nr. 8 nach Staaten; Stand Mitte 2005

Als erste und neben Bremen einzige Stadt, die nicht dem romanischen Sprachraum angehört, übernahm die Landeshauptstadt Stuttgart im Jahr 2000 die Koordination eines der 13 thematischen europäisch-lateinamerikanischen Städtenetzwerke im Rahmen des URB-AL-Programms. Die Zugehörigkeit der Koordinatorenstadt zum germanischen Sprachraum hatte auch Auswirkungen auf die Zusammensetzung des Städtenetzwerks: So wurden beim Aufbau der Vernetzungsstrukturen bereits bestehende Kontakte und informelle Netzwerke genutzt und die weitere Partnersuche insbesondere in den Sprachen Deutsch und Englisch geführt. Das Netzwerk Nr. 8 weist aus diesem Grund die höchste Anzahl deutscher, finnischer, niederländischer, britischer und österreichischer Mitgliedsstädte aller thematischen Netzwerke (s. Abb. 45) und damit die ausgeglichensten *räumlichen Beteiligungsstrukturen* auf. Damit

leistete es einen Beitrag zur Abschwächung der im vorangegangenen Kapitel beschriebenen asymmetrischen Beteiligungsstrukturen im URB-AL-Programm.

Das Feld der am stärksten beteiligten Programmstaaten wird hier nicht wie üblich von Spanien angeführt, das im Netzwerk Nr. 8 die geringste Anzahl an Mitgliedsstädten aller URB-AL-Netzwerk aufweist, sondern von Brasilien und Italien. Im Programmvergleich relativ stark vertreten sind auch die kolumbianischen und mexikanischen Mitgliedsstädte. In beiden Staaten wurden seitens des Stuttgarter Koordinierungsbüros gezielte Anstrengungen zur Werbung zusätzlicher Netzwerkteilnehmer unternommen.¹ Allerdings führten die im Zuge der *Mid-Term-Evaluation* des Netzwerks Nr. 8 eingeleiteten Bestrebungen zur Integration zusätzlicher Mitgliedsstädte aus Honduras, Paraguay, Dänemark, Irland und Luxemburg (vgl. ROTHFUSS 2002a, S. 6) nicht zum angestrebten Erfolg. Diese fünf kleineren Staaten Europas und Lateinamerikas waren im Zeitraum der EU-geförderten Koordinationsphase nicht im Netzwerk Nr. 8 vertreten.²



Quelle: Eigene Zusammenstellung nach unveröffentl. Statistiken der LHS u. eigenen Erhebungen

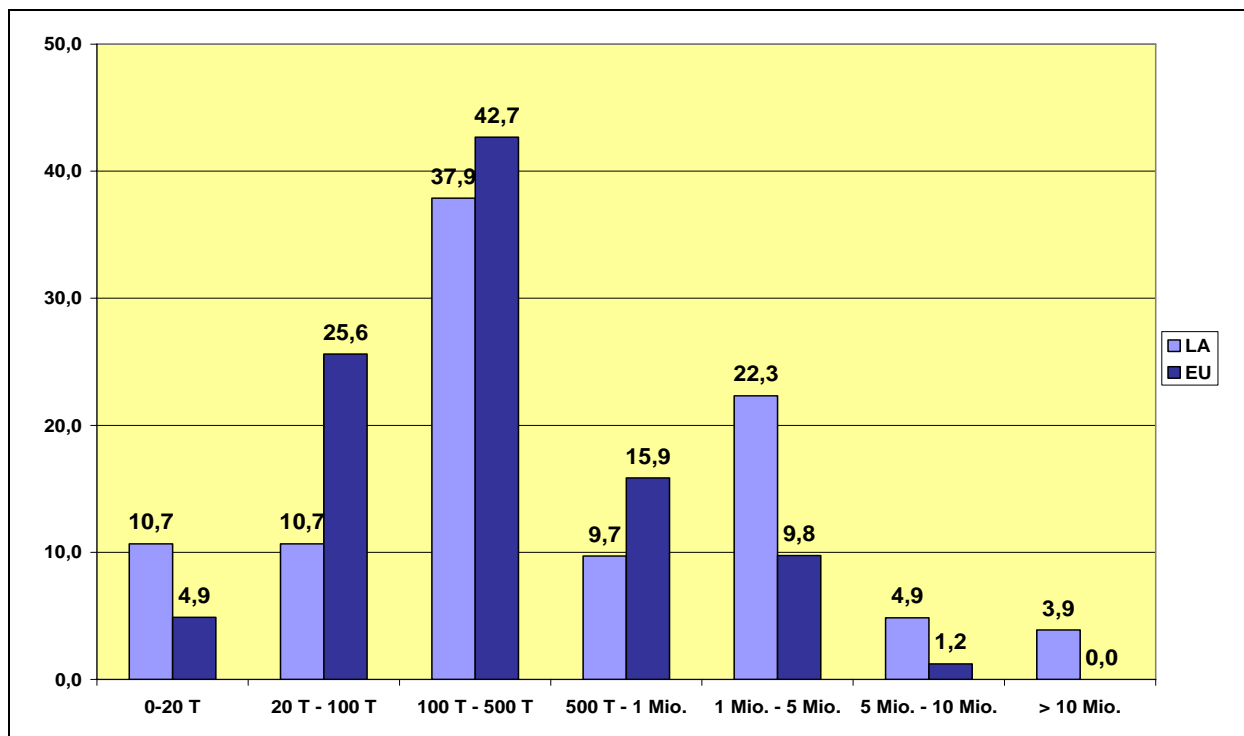
Abb. 46: Prozentuales Verhältnis der 185 Mitgliedsstädte des Netzwerks Nr. 8 und der Gesamtbevölkerung der URB-AL-Staaten nach Landessprachen; Stand 2005

Unterzieht man die Zugehörigkeit der Mitgliedsstädte des Netzwerks Nr. 8 zu den unterschiedlichen *Sprachräumen* einer näheren Betrachtung (s. Abb. 46), so zeigt sich, dass es im

¹ Im Falle Kolumbiens geschah dies durch einen Workshop über die Antragstellung von URB-AL-Projekten im Rahmen eines Fahrradkongresses, der vom Netzwerkpartner Departamento Atlántico (Barranquilla) im Juni 2001 organisiert wurde sowie in Mexiko im Zusammenhang mit der Veranstaltung des ersten Jahrestreffens im April 2002 in Mexico City.

² Aus Honduras und Paraguay traten Ende 2005 Choluteca und Asunción dem Netzwerk Nr. 8 bei.

Falle dieses URB-AL-Netzwerks gelungen ist, mit der Verteilung der Mitgliedsstädte nahezu proportional die Bevölkerungsanteile wiederzugeben, die auf den romanischen, germanischen und sonstige Sprachräume der insgesamt 33 Programmstaaten beider Kontinente entfallen. Bezogen auf die Gesamtbevölkerung etwas überrepräsentiert ist die spanische Sprache mit 51,4% der Mitgliedsstädte (Bevölkerungsanteil an allen Programmstaaten von 42,5%) und etwas unterrepräsentiert die portugiesische Sprache mit 14,6% der Mitgliedsstädte gegenüber einem Bevölkerungsanteil von 21,3%). Betrachtet man jedoch die Mitgliedsstädte des Netzwerks Nr. 8 aus dem romanischen Sprachraum als Gesamtgruppe, so entsprechen sie mit einem Anteil von 78,3% aller Mitgliedsstädte relativ exakt dem Bevölkerungsanteil von 77,3%. Wenngleich die romanischsprachigen Mitgliedsstädte auch im Netzwerk Nr. 8 in absoluten Zahlen dominieren, so steht ihr Anteil doch – anders als im Durchschnitt der übrigen zwölf thematischen Netzwerke – in getreuem Verhältnis zur Verteilung der Gesamtbevölkerung nach Sprachen im URB-AL-Kooperationsraum. Hinsichtlich der Sprachenverteilung auf der Ebene der Netzwerkmitgliedschaft kann dem Netzwerk „Steuerung der urbanen Mobilität“ somit eine weitgehend ausgeglichene und unverzerrte Partnerstruktur bescheinigt werden.



Quelle: Eigene Zusammenstellung nach unveröffentl. Statistiken der LHS u. eigenen Erhebungen

Abb. 47: Prozentuale Größenverteilung der 185 Mitgliedsstädte Lateinamerikas (103) und Europas (82) des Netzwerks Nr. 8; Stand 2005

Hinsichtlich der *Stadtgrößenstruktur der Mitgliedsstädte* des Netzwerks Nr. 8 dominieren sowohl auf europäischer als auch auf lateinamerikanischer Seite die kleineren bis mittleren Großstädte zwischen 100.000 und 500.000 Einwohnern mit einem Anteil von 42,7 bzw. 37,9% aller im Netzwerk vertretenen Städte (s. Abb. 47). Während die durchschnittliche Größe der Kommunen der 18 URB-AL-Programmstaaten Lateinamerikas im Jahre 2003 lediglich 32.559 Einwohner betrug (vgl. GODÍÑEZ ZÚÑIGA 2004, S. 342), liegt der Mittelwert der Mit-

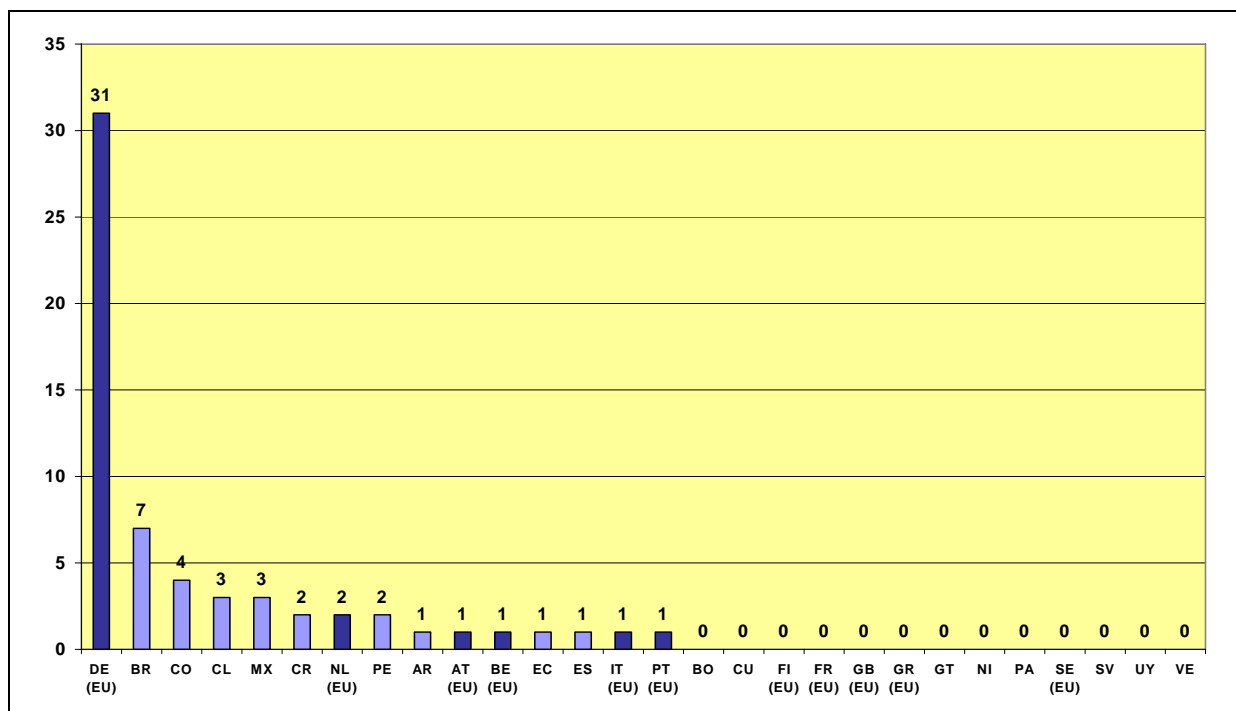
gliedsstädte dieser Region im Netzwerk Nr. 8 mit knapp 1,6 Mio. Einwohnern rund 50-mal so hoch.¹ In Lateinamerika macht der untere Größenbereich der Städte (bis 20.000 und zwischen 20.000 und 100.000 Einwohner) nur einen Anteil von 21,4% aller Partnerstädte aus (EU: 30,5%). In Bezug auf die Projektteilnahme, wie in Kapitel 5.2.4 (Abb. 52) zu zeigen sein wird, fällt die Beteiligungsrate dieser Größenklasse mit 6,8% für Lateinamerika und 12,2% für Europa sogar noch deutlich geringer aus. Stärker vertreten sind auf lateinamerikanischer Seite hingegen die Stadt- und Regionalverwaltungen, denen Siedlungsräume ab einer Million bis hin zu 34,1 Mio. Einwohnern (Bundesstaat São Paulo) zuzuordnen sind (31,1%). Während das URB-AL-Programm insbesondere für lateinamerikanische Städte bis 500.000 Einwohner eine bisher seltene und daher besonders wertvolle Chance des Einstiegs in fachbezogene transnationale Kooperationsprozesse bietet, sind jedoch die Verwaltungen der großen Metropolen beider Kontinente meist schon zuvor selbständig in der Lage gewesen, internationale Beziehungen aufzubauen bzw. über Fachkongresse oder eine Ausbildung des Personals im Ausland internationales Know-how zu beziehen.

Das Netzwerk „Steuerung der urbanen Mobilität“ vernetzt somit – wie die URB-AL-Städtenetzwerke generell – in erster Linie strukturell wettbewerbsfähigere mittlere bis große Regionalzentren. Mit dieser strukturellen Zusammensetzung wäre das Städtenetzwerk prinzipiell geeignet, als raumwirksames Entwicklungsinstrument einen Beitrag zu leisten, die für das lateinamerikanische Städtesystem charakteristische Bedeutungskluft zwischen den *Primate Cities* und den übrigen Mittelzentren (vgl. BÄHR & MERTINS 1995, S. 29ff.) auszugleichen. Indem vor allem die Kommunalverwaltungen der Mittelstädte vom *Capacity Building* des URB-AL-Programms profitieren (vgl. AZCUETA 2004, S. 258), kann durch die Förderung von *good urban governance* ein Beitrag zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit dieser Regionalzentren im Werben um Investitionen aus den bisher dominierenden Metropolen mit ihren sich allgemein zuspitzenden Agglomerationsnachteilen geleistet werden. Dem seit den 80er Jahren in manchen Ländern Lateinamerikas zu beobachtenden Trend, dass Mittelstädte stärker wachsen als die nationalen Metropolen mit Vorrangstellung (vgl. SASSEN 1996, S. 53), könnte durch diese Strategie eine zusätzliche ausgleichende Dynamik verliehen werden. DELAUAUD (2002, S. 300f.) zufolge zeichnet sich diese Entwicklung bereits darin ab, dass nicht mehr die wichtigsten lateinamerikanischen *Global Cities* die attraktivsten Wirtschaftsstandorte sind, sondern aufstrebende Regionalzentren, die sich teilweise erst durch ein innovatives und effizientes kommunales Management einen internationalen Ruf als attraktiver Investitionsstandort erarbeitet haben (vgl. hierzu das Beispiel Curitiba bei COY & ZIRKL 2001, S. 78ff.).

Allerdings bedeutet die in Abb. 47 dargestellte Stadtgrößenzusammensetzung gleichzeitig, dass die Zielsetzung des URB-AL-Programms, insbesondere die kleineren und mittleren Städte in ihren Internationalisierungsbestrebungen zu fördern, vor allem im Hinblick auf die Kleinzentren weitgehend verfehlt wurde (zu dieser Einschätzung kommen generell für die URB-AL-Städtenetzwerke auch BRAUN 2004, S. 201 u. UGARTE & VERGARA 2006, S. 50). Der Stadtgrößenstruktur nach zu urteilen, scheint es eine **größenabhängige Zugangsbarriere**

¹ Die europäischen Mitgliedsstädte weisen eine Durchschnittsgröße von rund 500.000 Einwohnern auf.

zu den transnationalen Städtenetzwerken zu geben, die im Falle des Netzwerks Nr. 8 vor allem bei lateinamerikanischen Mittelstädten unter 100.000 Einwohnern und bei europäischen Kleinstädten bis 20.000 Einwohner wirksam wird. Diesem Selektionsprozess hat das URB-AL-Programm trotz seines erklärten Ziels der verstärkten Kleinstadtförderung kein entsprechend differenziertes und Wettbewerbsnachteile kleinerer Verwaltungen kompensierendes Förderinstrumentarium entgegenzusetzen.¹ Gegenüber der Gruppe der kleineren bis mittleren Großstädte und Metropolen mangelt es den Klein- und Mittelstädten insbesondere Lateinamerikas meist an finanziellen Ressourcen und entsprechend qualifiziertem Personal, um sich in transnationale Kooperationsprozesse einbringen zu können (vgl. hierzu auch BRAUN 2004, S. 192; DRAIBE 2004, S. 319 u. DE GROOTE & CABALLEROS 2004, S. 35). Wirkt das URB-AL-Programm diesem durch die größenabhängige Zugangsbarriere gesteuerten Selektionsvorgang nicht durch entsprechend differenzierte Fördermechanismen entgegen, fördert die Netzwerkkooperation zwar die transnationale Integration regionaler Entwicklungszentren in einem „*círculo elitista de ciudades*“² (BRAUN 2004, S. 192) und damit auch die Steigerung ihrer globalen Wettbewerbsfähigkeit. Neben den dadurch erzielten räumlichen Ausgleichsprozessen auf globaler Maßstabsebene wird dabei jedoch das Ziel des kleinräumigen Ausgleichs im Umland der transnational vernetzten Regionalzentren vernachlässigt.



Quelle: Eigene Zusammenstellung nach unveröffentl. Statistiken der LHS

Abb. 48: Europäische (37) und lateinamerikanische (24) „externe Partner“ (insgesamt 61) des URB-AL-Netzwerks Nr. 8 nach Staaten; Stand Mitte 2005

Betrachtet man schließlich die *Verteilungsstruktur der externen Partner* des Netzwerks Nr. 8 nach Staaten (s. Abb. 48), so zeigt sich sehr deutlich die Auswirkung der Herkunftsregion der

¹ Denkbar wäre etwa die Bezuschussung der Teilnahme von Kleinstadtvertretern an den jährlichen Netzwerktreffen sowie die gezielte Unterstützung bei der Beantragung und dem Management der gemeinsamen Projekte.

² „elitären Städtezirkel“ (Übers. d. Verf.)

Koordinatorenstadt auf die Zusammensetzung des Netzwerks privatwirtschaftlicher, zivilgesellschaftlicher und universitärer Institutionen, die mit ihrem fachspezifischen Know-how die Arbeit des transnationalen Städtenetzwerks begleiten: Insgesamt 31 der 61 externen Partnerinstitutionen stammen allein aus Deutschland. Die restlichen nichtstaatlichen Partner verteilen sich auf weitere fünf europäische und neun lateinamerikanische Länder, wobei die übrigen 13 der im Netzwerk Nr. 8 vertretenen 28 Staaten nicht mit externen Partnern vertreten sind. Innerhalb Deutschlands spitzt sich die räumliche Polarisierung der Vernetzungsstrukturen noch weiter zu: So sind allein 18 externe Partner in der Region Stuttgart ansässig und entstammen dem dortigen regionalen Mobilitäts-Cluster aus Forschung, Dienstleistung und Industrie.

Partner wie Ballard, DaimlerChrysler, Porsche, Schenker, Stuttgarter Straßenbahnen, *Switch Transit Consult*, und der Forschungsschwerpunkt Verkehr – FOVUS sowie das Städtebau-Institut der Universität Stuttgart wurden mit ihrem Know-how bereits früh seitens der Landeshauptstadt Stuttgart in die Beantragung der Netzwerkkoordination integriert. Die wissenschaftlichen Institutionen wirkten auch an der Ausarbeitung des fachlichen Grundlagendokuments des Städtenetzwerks mit. Diese anfänglich dominante, in der späteren Implementierungsphase jedoch deutlich abgeschwächte Beteiligung des relativ stark auf die Automobilindustrie ausgerichteten regionalen Mobilitäts-Clusters führte jedoch nicht zur Einengung der Netzwerkaktivitäten hinsichtlich alternativer und nachhaltiger Mobilitätsformen, die – wie bereits gezeigt wurde – in den gemeinsamen Projekten einen großen Stellenwert einnehmen. Trotzdem ist zu bemängeln, dass das geographische Spektrum der für den externen Know-how-Input zuständigen externen Partnerinstitutionen seitens der koordinierenden Landeshauptstadt Stuttgart thematisch nicht stärker ausgeweitet und regional nicht konsequenter ausgeglichen wurde. Denn das Know-how der mit der spezifischen Verkehrsproblematik lateinamerikanischer Städte vertrauten externen Partner jener Region können europäische Institutionen kaum ersetzen. Im Netzwerk Nr. 8 steht somit einer Mehrzahl lateinamerikanischer Mitgliedsstädte (56%) eine deutliche Mehrheit europäischer externer Partner (61%) gegenüber.¹

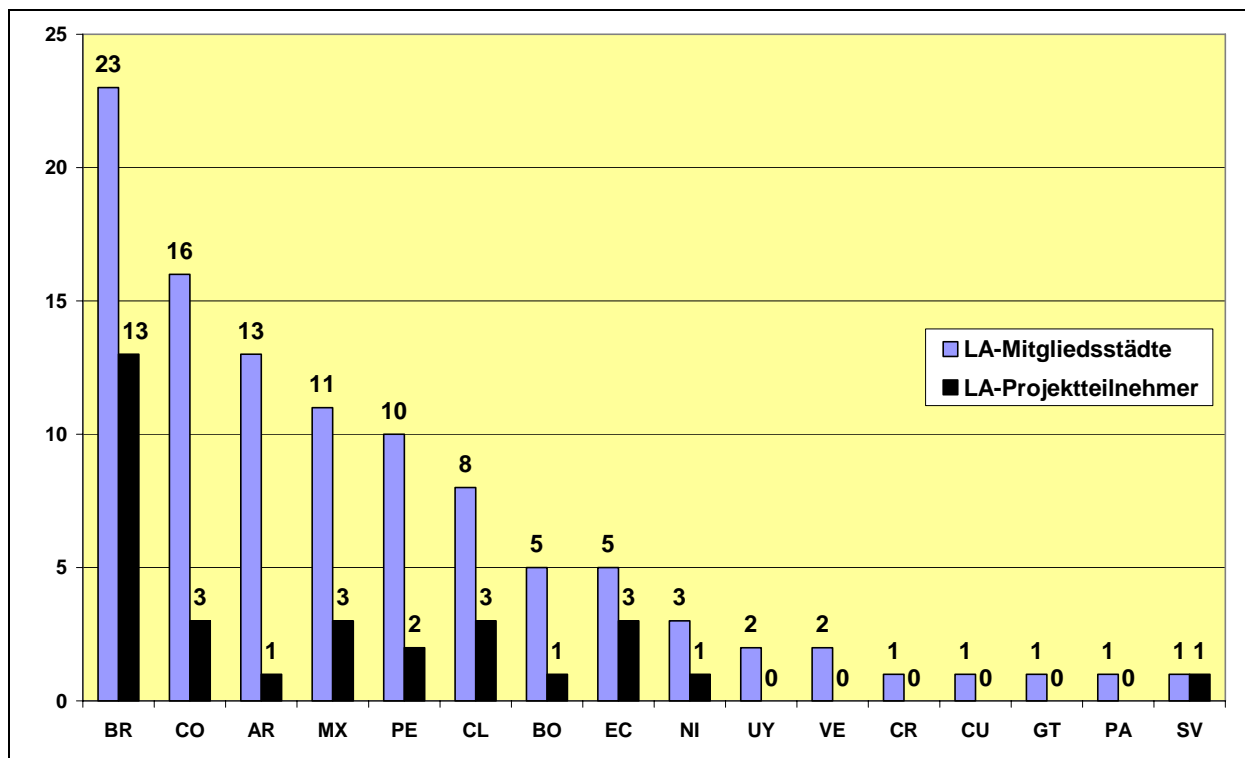
5.2.4 Analyse der Kooperationsebene der gemeinsamen Projekte des Netzwerks Nr. 8

Im Rahmen der thematischen URB-AL-Netzwerke finden in den gemeinsamen Projekten die intensivsten fachlichen Arbeits- und Austauschprozesse zwischen den Mitgliedsstädten statt, die in der Regel auch den stärksten Einfluss auf das kommunalpolitische Handeln der Partner vor Ort ausüben. Sowohl die projektkoordinierenden als auch die beteiligten Städte weisen aufgrund ihrer erhöhten Netzwerk-Konnektivität eine höhere Zentralität auf als rein formale Mitglieder des thematischen Netzwerks. Die Koordinatorenstädte fungieren als Verbindungselement ihres Projektnetzwerks zum übergeordneten thematischen Städtenetzwerk und sind somit im Sinne einer Brückenkopffunktion verantwortlich für den Transfer von Informationen und Ergebnissen aus der gemeinsamen Projektarbeit in das umfassendere Gesamtnetzwerk

¹ Bis April 2006 kamen noch fünf weitere lateinamerikanische (BR: 2; CO: 2 u. VE: 1) und zwei europäische externe Partner (Slowakei: 1 u. Schweiz: 1) hinzu, womit die Partnerstruktur etwas diversifiziert werden konnte.

hinein. Innerhalb ihres eigenen Subnetzwerks sind sie zuständig für die Integration aller Teilnehmer in die Arbeits- und Austauschprozesse, für die Aufrechterhaltung wechselseitiger Kommunikations- und Informationsströme, sowie für den Transfer von Projektmitteln an die Partner im Austausch gegen erbrachte inhaltliche Leistungen und vorgelegte Abrechnungen über Projektausgaben. Die Struktur der räumlichen Verteilung der Netzwerkmitglieder auf den beiden Zentralitätsstufen der Projektkoordination und -teilnahme gibt wertvolle Aufschlüsse über etwaige Asymmetrien innerhalb des transnationalen Städtenetzwerks.

Unter den 185 formalen Mitgliedsstädten und 61 externen Partnern, die das Netzwerk Nr. 8 Mitte 2005 aufwies, sind nur 48 Kommunal- und Regionalverwaltungen (dies entspricht einem Anteil von 26%) und elf externe Partner (18%) an einem oder mehreren der zehn Projektnetzwerke beteiligt (s. Abb. 49 u. Abb. 50). Gemeinsam kommen diese 59 Institutionen auf 105 Projektteilnahmen, was einer durchschnittlichen Beteiligungshäufigkeit von ca. 1,8 entspricht. Die Projektpartner stammen aus 18 Ländern (EU: 8 u. LA: 10), womit zehn der im Netzwerk Nr. 8 vertretenen Staaten (EU: 4 u. LA: 6) nicht in die intensiveren Austauschprozesse auf der Ebene der Projektkooperation involviert waren. An den jährlichen Netzwerktreffen während der EU-geförderten Koordinationszeit hatten noch etwa 100 verschiedene Mitgliedsstädte teilgenommen. Rund 80 davon beteiligten sich an den über die Jahre hinweg entwickelten 20 Projektinitiativen, von denen jedoch nur die Hälfte genehmigt wurde.

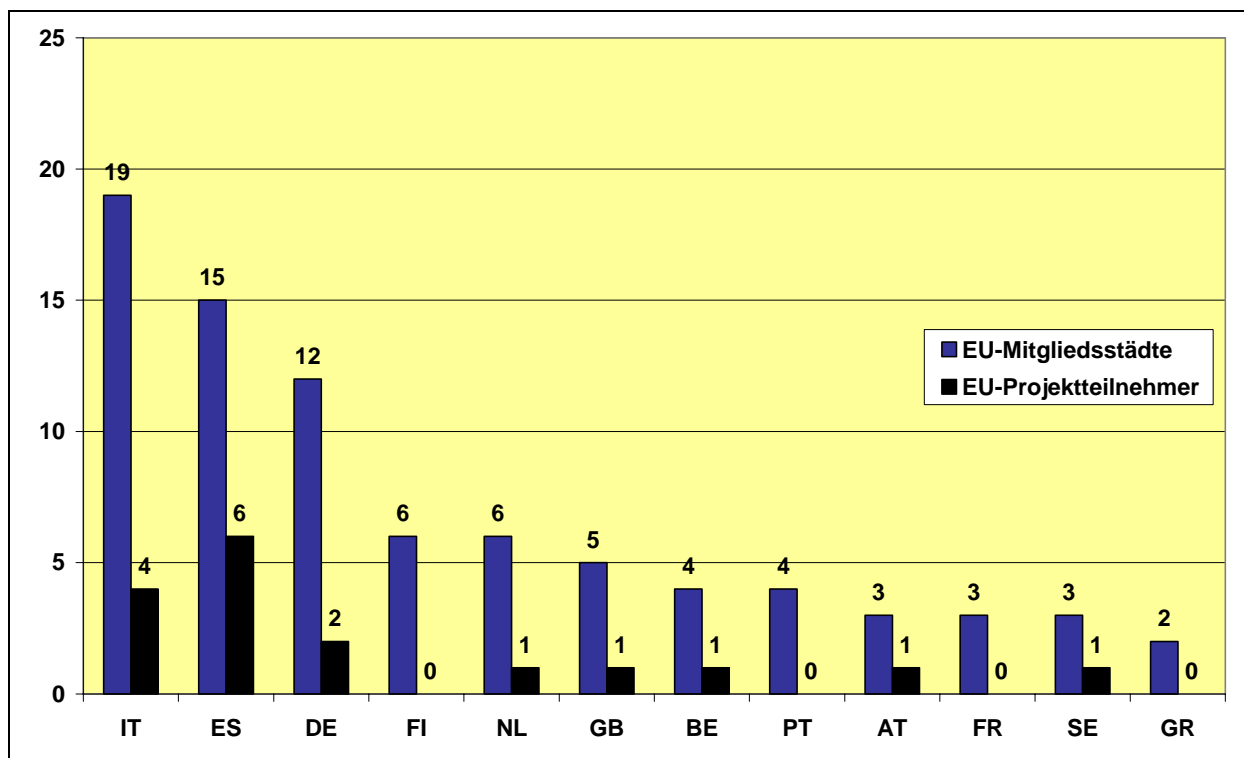


Quelle: Eigene Zusammenstellung nach unveröffentl. Statistiken der LHS u. EuropeAid

Abb. 49: Anteil der an den gemeinsamen Projekten beteiligten lateinamerikanischen Mitgliedsstädte des Netzwerks Nr. 8 nach Staaten; Stand Mitte 2005

Abb. 49 und Abb. 50 verdeutlichen für die im Netzwerk Nr. 8 vertretenen 28 Länder Europas und Lateinamerikas, dass nicht die Gesamtzahl der Netzwerkmitglieder und betroffenen Staa-

ten als gleichmäßig aktiver Block im Hinblick auf die transnationalen Kooperationsprozesse gesehen werden können. Während etwa die Einbindung der brasilianischen Mitgliedsstädte in die höhere Integrationsstufe der Projektzusammenarbeit weitgehend gelang (auf 13 von 23 Mitgliedsstädten entfallen 29 von insgesamt 105 Projektbeteiligungen), wurde dieses Ziel vor allem bei den kleineren zentralamerikanischen Staaten weitgehend verfehlt. Durch politische und wirtschaftliche Krisen in den vergangenen Jahren bedingt, waren auch die Mitgliedsstädte Venezuelas und Argentiniens nicht bzw. stark unterproportional in den gemeinsamen Projekten des Netzwerks „Steuerung der urbanen Mobilität“ vertreten. Die „Maschen“ des transnationalen Städtenetzwerks sind somit zumindest auf der Ebene der Projektzusammenarbeit in Teilen Lateinamerikas so weit „gestrickt“, dass ganze Staaten und sogar Staatengruppen durch sie „hindurch fallen“. Im Zuge der netzwerkinternen *Mid-Term-Evaluation* diagnostizierte das Koordinierungsbüro der Landeshauptstadt Stuttgart zwar bereits Anfang 2002 diese asymmetrischen Integrationsmuster anhand der Beteiligung der Netzwerkpartner an den eingereichten und genehmigten Projekten der ersten Projektvorschlagsrunde (vgl. ROTHFUSS 2002a, S. 6). Es wurden jedoch, unter anderem aufgrund mangelnder personeller und finanzieller Ressourcen, keine ausreichenden Maßnahmen ergriffen, um eine möglichst ausgeglichene Integration aller Partnerländer des Netzwerks Nr. 8 zu erzielen.¹

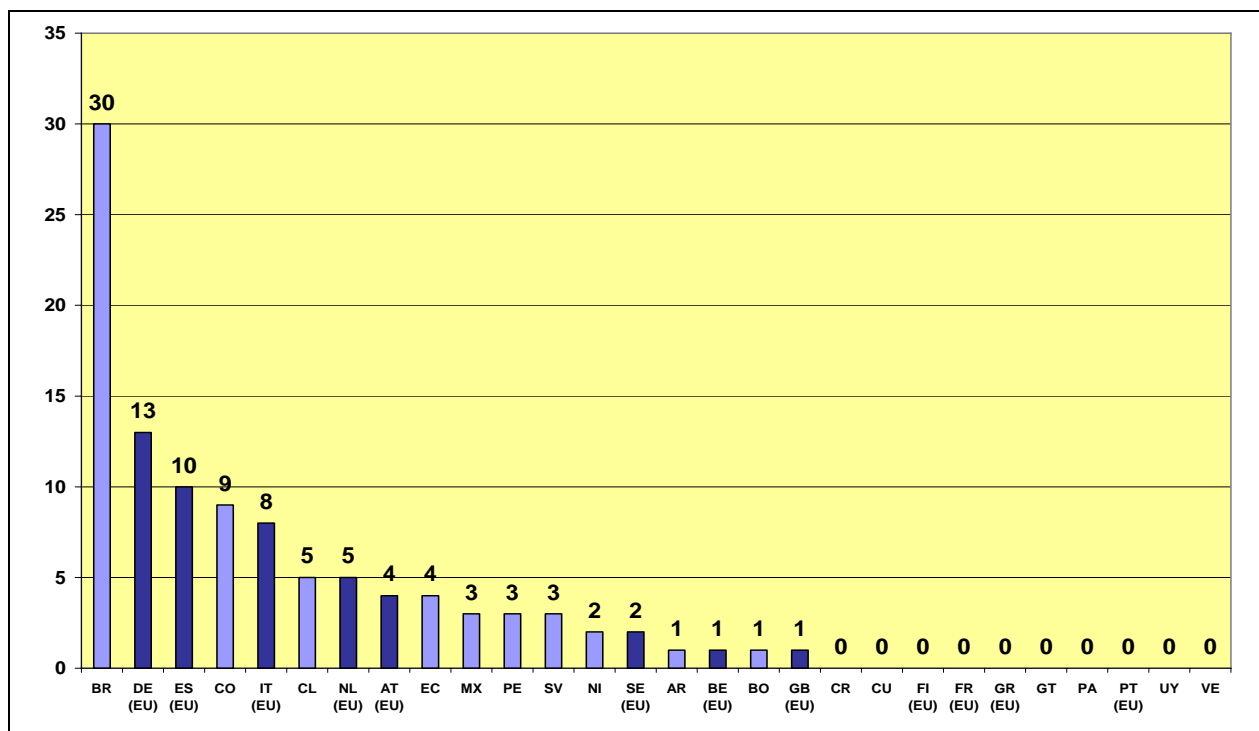


Quelle: Eigene Zusammenstellung nach unveröffentl. Statistiken der LHS u. EuropeAid

Abb. 50: Anteil der an den gemeinsamen Projekten beteiligten europäischen Mitgliedsstädte des Netzwerks Nr. 8 nach Staaten; Stand Mitte 2005

¹ Die Koordinatorenstadt São Paulo nahm in dieser Hinsicht eine äußerst proaktive Haltung ein und versuchte den asymmetrischen Vernetzungsstrukturen im Netzwerk Nr. 10 „Kampf gegen die Armut in den Städten“ entgegen zu wirken, indem sie aus eigenen sowie Drittmitteln vier Regionalkonferenzen im Andenraum und in Mittelamerika durchführte. Das geplante fünfte Regionaltreffen in Nordeuropa scheiterte am zwischenzeitlich erfolgten wahlbedingten Wechsel der politischen Führung der Stadtverwaltung (Expertengespräch mit Kjeld Jacobsen, ehem. *Secretário de Relações Internacionais* der Stadt São Paulo, am 28.03.2006 in Montevideo).

Wie Abb. 51 zeigt, dominieren dabei auf lateinamerikanischer Seite sehr deutlich die brasilianischen sowie auf europäischer Seite die deutschen und spanischen Partner die Beteiligungsstrukturen. In der Praxis stellte es sich als sehr schwierig heraus, den Kontakt mit Mitgliedsstädten, die nie in ein gemeinsames Projekt involviert waren, aufrechtzuerhalten. Es ist als Dysfunktion des URB-AL-Programms zu werten, dass nur während der dreijährigen Kofinanzierung der Koordination eines thematischen Netzwerks neue Mitgliedsstädte im Rahmen der Beantragung von A-Projekten in die Projektzusammenarbeit eingeführt und somit schrittweise weitere Teile des Städtenetzwerks „aktiviert“ werden konnten. Die Beantragung von B-Projekten blieb zwar auch älteren Netzwerken über die gesamte Laufzeit der zweiten Phase des URB-AL-Programms hinweg erhalten. An ihnen konnten sich aber nur Mitglieder beteiligen, die zuvor an einem bereits abgeschlossenen A-Projekt in einem der 13 thematischen Netzwerke teilgenommen hatten.



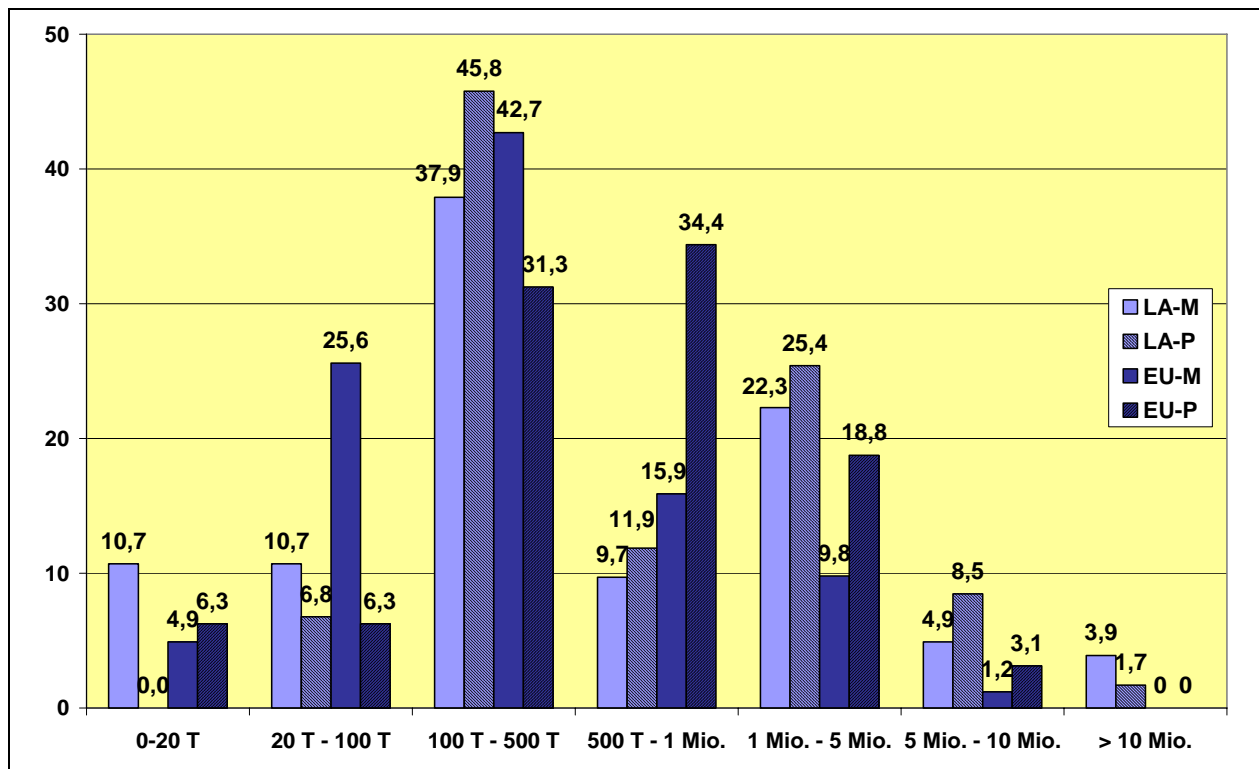
Quelle: Eigene Zusammenstellung nach unveröffentl. Statistiken, EuropeAid

Abb. 51: Anzahl der Projektbeteiligungen (insgesamt 105) der Mitgliedsstädte (91) und externen Partner (14) des Netzwerks Nr. 8 nach Ländern; Stand 2005

Wie bereits in Kap. 5.2.3 erläutert wurde, ist im Netzwerk Nr. 8 nicht der repräsentative Querschnitt der lateinamerikanischen Stadtgrößenstruktur vertreten. Vielmehr bestand die deutliche Tendenz, dass insbesondere größere Städte daran interessiert bzw. in der Lage waren, sich an den Prozessen des internationalen Erfahrungsaustauschs zu beteiligen. So beträgt die Durchschnittsgröße der lateinamerikanischen Mitgliedsstädte 1,6 Mio. und die der europäischen eine halbe Million Einwohner. Die *größenabhängige Zugangsbarriere* zu den URB-AL-Netzwerken, die insbesondere kleinere Stadtverwaltungen aus ärmeren Staaten betrifft (vgl. hierzu auch BRAUN 2004, S. 201; DRAIBE 2004, S. 319 u. DE GROOTE & CABALLEROS

2004, S. 19), verschärft ihre Wirksamkeit auf der höheren Integrationsstufe der Projektzusammenarbeit weiter.

Wie in Abb. 52 ersichtlich wird, sind aus den lateinamerikanischen Ländern die Netzwerkmitglieder bis zur Stadtgrößenklasse von maximal 100.000 Einwohnern und aus Europa zwischen 20.000 und 500.000 prozentual nochmals deutlich schwächer in den gemeinsamen Projekten repräsentiert als die jeweiligen Größenklassen anteilmäßig im Gesamtnetzwerk vertreten sind. Insbesondere bei den europäischen Partnern fällt auf, dass die Stadtgrößen zwischen einer halben und fünf Millionen Einwohnern insgesamt mehr als doppelt so häufig an den Projekten beteiligt sind, wie sie prozentual als Mitglieder im thematischen Netzwerk vertreten sind. Indem die URB-AL-Netzwerkkooperation insbesondere für mittlere und große Städte erreichbar bzw. geeignet zu sein scheint, bilden die transnationalen Städtenetze nicht nur regionale Asymmetrien hinsichtlich der Vernetzungsdichte heraus, sondern auch eine *Asymmetrie in der Größenstruktur* der beteiligten Mitgliedsstädte: Kleinere Städte werden offensichtlich durch eine strukturelle Zugangsbarriere zunächst an der formalen Beteiligung an den transnationalen Städtenetzen und schließlich nochmals verstärkt an der Integration in die gemeinsamen Projekte gehindert.

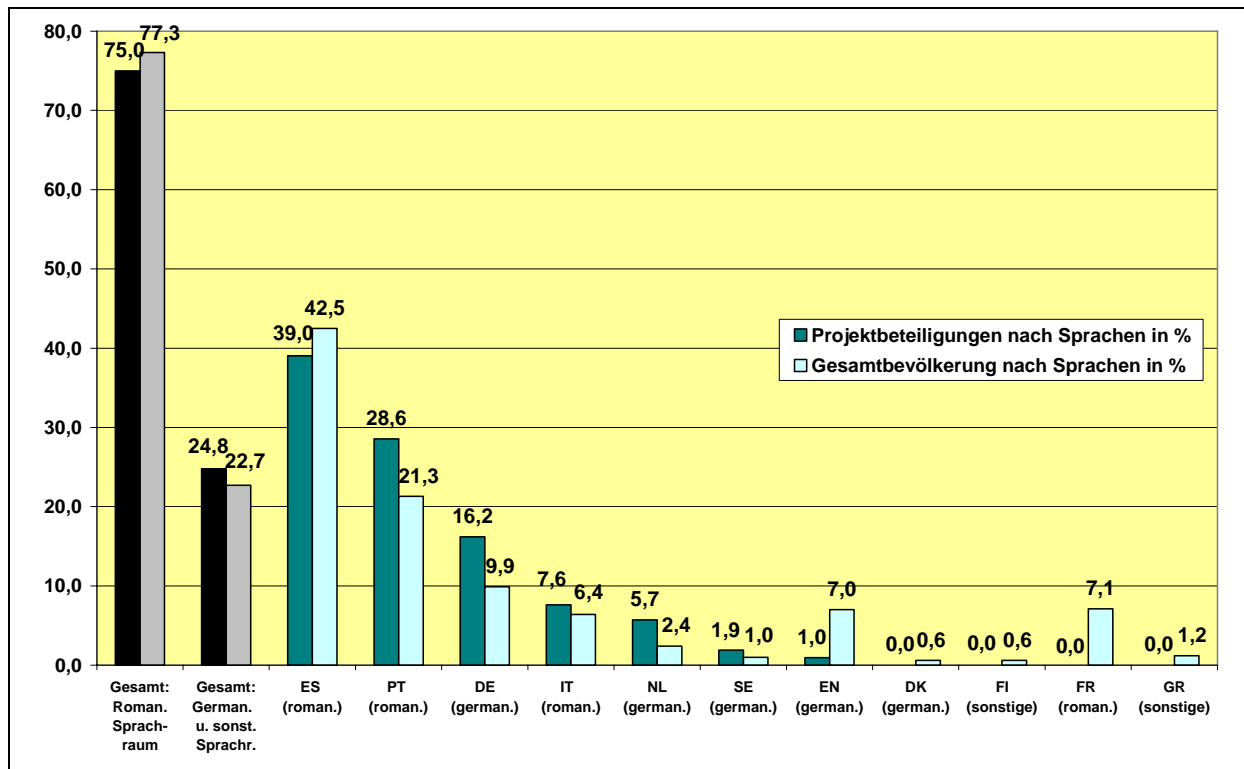


Quelle: Eigene Zusammenstellung nach unveröffentl. Statistiken der LHS u. EuropeAid

Abb. 52: Prozentualer Vergleich der Mitgliedsstädte (M) und Projektteilnehmer (P) Europas und Lateinamerikas im Netzwerk Nr. 8 nach Stadtgrößenklassen; Stand 2005

Obwohl sich das URB-AL-Programm zum Ziel gesetzt hat, gerade die im Entwicklungsprozess generell benachteiligten Kleinstädte in ihren Internationalisierungsbestrebungen zu unterstützen, wurden von der EU-Kommission keinerlei entsprechend differenzierte Förderme-

chanismen vorgesehen, um ihre verstärkte Einbindung in die transnationalen Austauschprozesse zu ermöglichen. Nach dem natürlichen Selektionskriterium der „*integration of the fittest*“ (ROTHFUSS 2006a, S. 160) fördert demnach das Netzwerk „Steuerung der urbanen Mobilität“ – so wie auch die übrigen URB-AL-Städtenetzwerke (vgl. DE GROOTE & CABALLEROS 2004, S. 19 u. UGARTE & VERGARA 2006, S. 50) – insbesondere größere städtische Zentren in ihrem Entwicklungsprozess durch transnationale Integration und Kooperation.



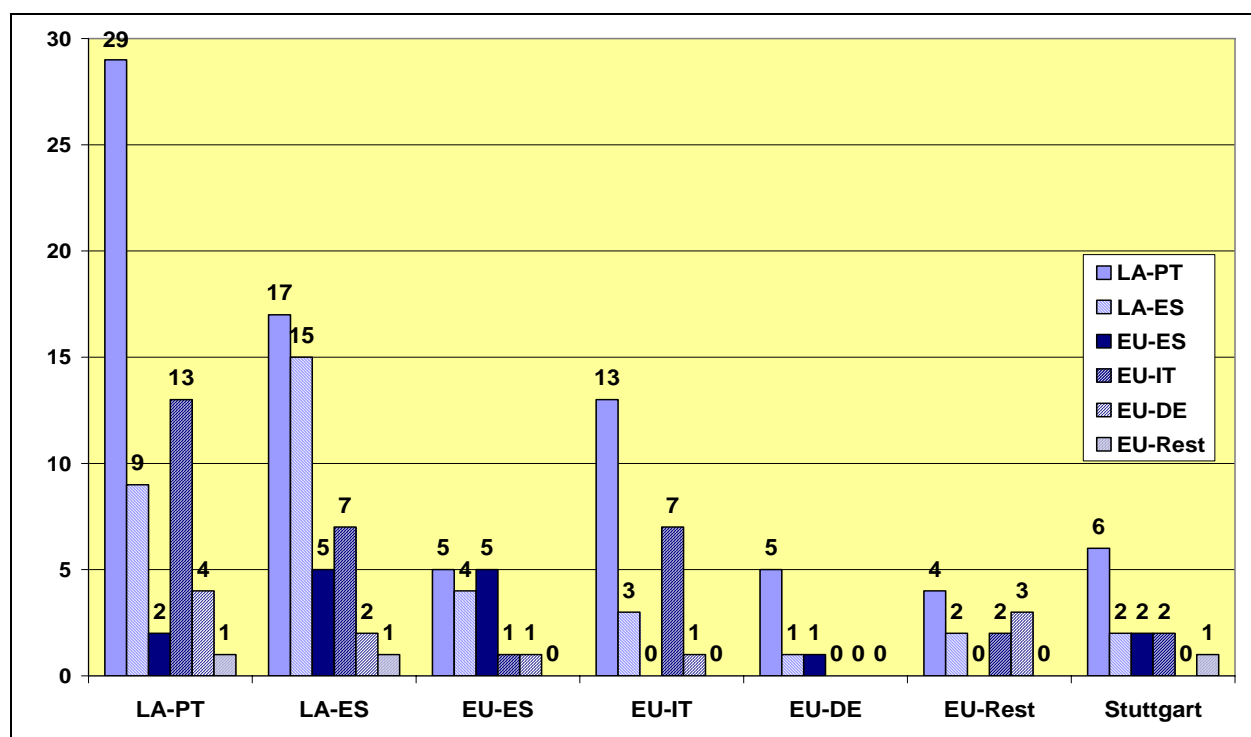
Quelle: Eigene Zusammenstellung nach unveröffentl. Statistiken der LHS u. eigenen Erhebungen

Abb. 53: Vergleich der prozentualen Verteilung der Projektbeteiligungen nach Sprachen mit den Bevölkerungsanteilen der jeweiligen Sprachräume; Stand Mitte 2005

Analysiert man die *Strukturen der Projektbeteiligung* im Hinblick auf ihre Repräsentativität der Bevölkerungsanteile Europas und Lateinamerikas *nach Sprachen*, so zeigt sich, dass im Netzwerk Nr. 8 – entgegen dem allgemeinen Trend in den URB-AL-Städtenetzwerken¹ – die Teilnehmer aus dem germanischen Sprachraum mit 24,8% sogar leicht überproportional vertreten sind (s. Abb. 53). Dieser leichte Überhang ist vor allem auf die starke Projektbeteiligung seitens der deutschsprachigen (Österreich eingeschlossen) und niederländischen Partner zurückzuführen. Er steht in engem Zusammenhang mit der Koordination des Gesamtnetzwerks durch eine mitteleuropäische Stadt und der entsprechenden sprachlich bedingten Pfadabhängigkeit: Aufgrund der problemlosen Kommunikation und Interaktion mit dem Koordinierungsbüro und der geographischen Nähe zum Veranstaltungsort von zwei der insgesamt drei Jahrestreffen, die insbesondere der Entwicklung von Projektvorschläge und der Bildung

¹ Wie Abb. 40 zeigt, machen die Städte aus dem germanischen Sprachraum (inklusive der übrigen nicht romanischsprachigen Städte) bei einem Bevölkerungsanteil von 23% des gesamten Kooperationsraums nur 6,1% aller Mitgliedsstädte in den 13 thematischen Städtenetzwerken aus.

der Partnerkonsortien dienten, bestand für die Netzwerkteilnehmer aus den genannten Ländern eine vergleichsweise niedrige Zugangsbarriere zu den transnationalen Kooperationsaktivitäten. Trotzdem darf diese Tatsache nicht darüber hinweg täuschen, dass 75% aller Projektbeteiligungen auf Netzwerkmitglieder aus dem romanischen Sprachraum entfallen und somit die überwiegende Mehrzahl der projektinternen Kontakt- und Vernetzungsmöglichkeiten den germanischsprachigen Teilnehmern die Beherrschung einer der zentralen romanischen Kommunikationssprachen abverlangt. Denn meist reichen Englischkenntnisse nicht aus, um die Austauschbeziehungen mit lateinamerikanischen Kommunalvertretern so weit zu vertiefen, dass sie fachlich produktiv werden und langfristig bestehen bleiben können.



Quelle: Eigene Erhebungen 2005

Abb. 54: Ergebnisse der Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“, Frage 10: Anzahl der persönlichen Kontakte unabhängig von der Projektzusammenarbeit mit Teilnehmern aus anderen Mitgliedsstädten nach Sprachräumen; n=70¹

In der 2005 durchgeführten Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“ wurden die Projektteilnehmer gefragt: „Unterhalten Sie momentan – unabhängig von den direkten Projektaktivitäten – Kontakte zu Personen aus anderen Projektpartnerstädten?“ Damit sollten die persönlichen Netzwerke erfasst werden, die sich zwar im Rahmen der gemeinsamen Projekte gebildet hatten, bei denen aber eine höhere Wahrscheinlichkeit bestand, dass sie auch über diesen zeitlich begrenzten Rahmen hinaus aufrechterhalten würden. Von den 70 Befragten bejahten 69% der Lateinamerikaner und 46% der Europäer die Frage nach unabhängig weitergepflegten Kontakten (in der Folge als „unabhängige Kontakte“ bezeichnet). Wie Abb. 54 zeigt, unterhalten

¹ „LA-PT“ = Portugiesisch (Portugal war nicht in den Projekten vertreten), „ES“ = Spanisch (getrennt nach Lateinamerika: „LA-ES“ und Spanien: „EU-ES“), „EU-IT“ = Italienisch, „EU-DE“ = Deutsch, „EU-Rest“ = übrige europäische Sprachen und „Stuttgart“ = heraus gerechnete Kontakte, die sich nur auf das Koordinierungsbüro beziehen und den Wert für „EU-DE“ verfälscht hätten.

die brasilianischen Projektteilnehmer ihre unabhängigen Kontakte in erster Linie mit Vertretern anderer Städte ihres eigenen Landes (29 Kontakte), gefolgt vom übrigen Lateinamerika (17) und Italien (13). Die befragten Projektteilnehmer des spanischsprachigen Lateinamerika pflegen ebenfalls die meisten Kontakte zu Vertretern des eigenen Sprachraums in derselben Region (15), gefolgt von Kontakten nach Brasilien (9) und Spanien (4). Aus diesen Ergebnissen ergibt sich folgende dreistufige **Präferenzfolge** bei der Herausbildung persönlicher **Kontaktnetzwerke lateinamerikanischer Projektteilnehmer**: An erster Stelle stehen Kontakte innerhalb des *eigenen* Sprachraums *und* der eigenen Region, an zweiter Stelle Kontakte mit dem anderen Sprachraum innerhalb der *eigenen* Region und an dritter Stelle erst die Kontakte zum gleichen oder auch anderen Sprachräumen der *anderen* Region.

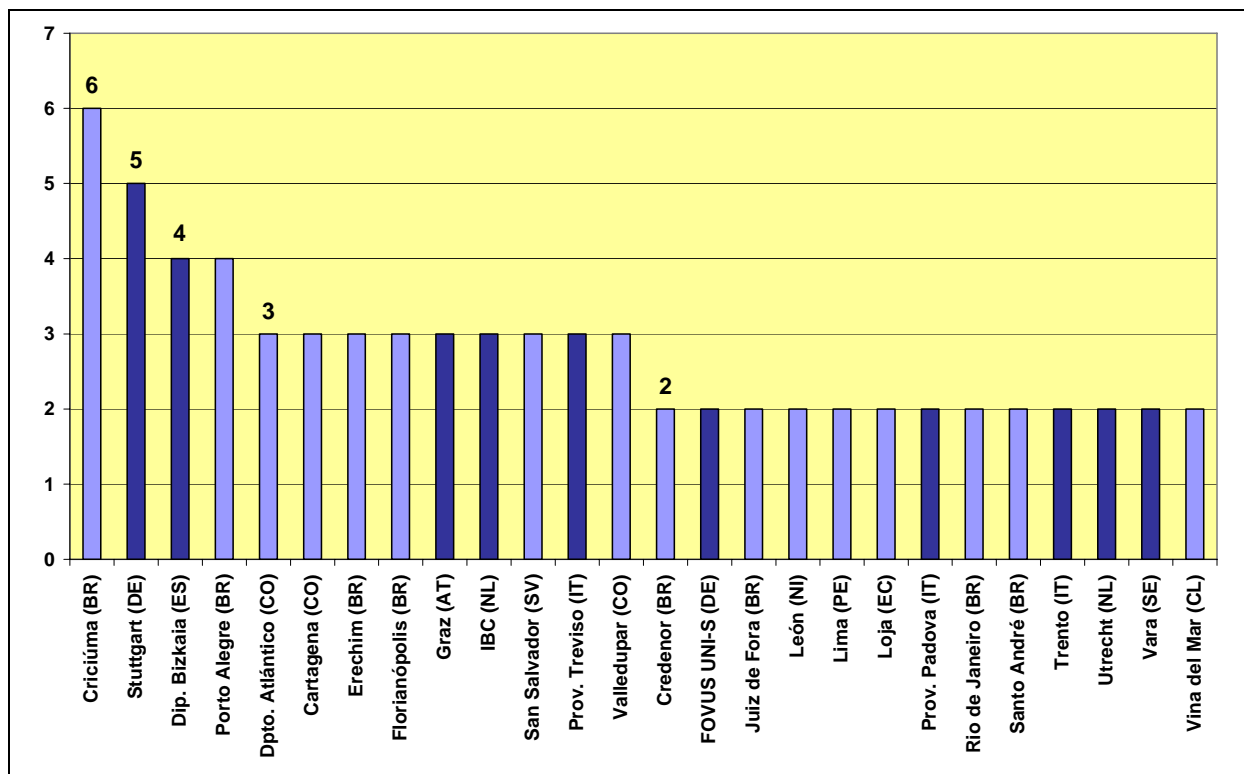
Im *Ranking* der Häufigkeit der unabhängigen persönlichen Kontakte pro befragtem Projektteilnehmer mit Personen aus anderen Mitgliedsstädten bestätigt sich die erwartete Isolation der nicht romanischsprachigen Teilnehmer in den gemeinsamen Projekten: Die intensivsten Kontakte unterhalten die italienischen Projektteilnehmer mit 8,0 Kontakten je Befragtem,¹ gefolgt von den Brasilianern mit 3,4, den Spaniern mit 2,5, den spanischsprachigen Lateinamerikanern mit 1,9 und schließlich den Deutschen und den Europäern der übrigen Sprachräume mit jeweils 0,8 unabhängigen Kontakten je befragtem Projektteilnehmer. Diese Ergebnisse belegen, dass sich die persönlichen Kontaktnetzwerke pfadabhängig entsprechend der Dominanz der romanischen Sprachvertreter in den Projektnetzwerken auch hauptsächlich innerhalb dieses Sprachraums formieren: Während die romanischsprachigen Projektteilnehmer im Durchschnitt 3,1 persönliche Kontakte zu Vertretern anderer Mitgliedsstädte unterhalten, sind es bei den europäischen Partnern aus den übrigen Sprachräumen nur 0,8.

Im Hinblick auf die Verteilung der **Steuerungsfunktion der Projektkoordination** zwischen europäischen und lateinamerikanischen Mitgliedsstädten ergibt sich innerhalb des Netzwerks „Steuerung der urbanen Mobilität“ eine noch deutlich asymmetrischere Beziehungsstruktur als auf der Gesamtprogrammebene: Während im Durchschnitt aller URB-AL-Netzwerke 42% der Projektkoordinationen auf lateinamerikanische Mitgliedsstädte entfallen (s. Abb. 44), macht dieser Anteil im Netzwerk Nr. 8 mit den beiden A-Projekten, die von Arequipa und Cartagena de Indias koordiniert werden, nur 20% aus. Diese **euro-lateinamerikanische Asymmetrie** hinsichtlich der **zentralen Steuerungsfunktionen** im Netzwerk Nr. 8 verstärkt sich noch weiter, wenn man den Anteil der Projektzuschüsse in Betracht zieht, der von den Projektkoordinatoren dieser Region verwaltet wird: Da alle drei B-Projekte mit ihrem entsprechend größeren Budgetvolumen von europäischen Städten koordiniert werden, verwalten die beiden Projektkoordinatoren Lateinamerikas nur ca. 12% der rund 4,1 Mio. Euro Projektzuschüsse, die seitens EuropeAid an das Netzwerk Nr. 8 vergeben wurden.²

¹ Dieser Wert wird verzerrt durch zwei Projektkoordinatoren, die jeweilsangaben, unabhängige Kontakte zu Personen aus 14 weiteren Mitgliedsstädten zu unterhalten. Rechnet man diese beiden Fragebögen heraus, ergibt sich ein Durchschnitt von 2 Kontakten je italienischem Projektteilnehmer.

² Da die Projektkoordinatoren die Zuschüsse im Auftrag der Partner verwalten und weiterverteilen, erhielten die lateinamerikanischen Teilnehmer faktisch einen höheren Anteil. In der Koordinatorenstadt fallen jedoch in der Regel ca. 30 bis 40% der Gesamtausgaben eines Projekts an, so dass eine Ungleichverteilung bestehen bleibt.

Auch den Teilnehmern eines gemeinsamen Projekts kommt ein gewisses Maß an Zentralität innerhalb des gesamten Städtenetzwerks zu, da sie zumindest innerhalb des Projektkonsortiums intensivere Kontakte zu mehreren Mitgliedsstädten aus anderen Ländern unterhalten und ihre Arbeitsergebnisse im übergeordneten Gesamtnetzwerk verbreitet werden. Nimmt ein Partner gleichzeitig an mehreren gemeinsamen Projekten teil, so erhöht sich seine Zentralitätsfunktion im jeweiligen thematischen Städtenetzwerk in dem Maße, in dem er als „*bridging actor*“ (ANHEIER & KATZ 2004, S. 211) eine Scharnierfunktion zur Verknüpfung der Arbeit in den sich ergänzenden Fachbereichen und zum wechselseitigen Informationsaustausch zwischen den unterschiedlichen Projekten einnimmt. Wie Abb. 55 zeigt, nimmt die Mittelstadt Criciúma im südbrasilianischen Bundesstaat Santa Catarina auf der Integrationsstufe der Projektteilnahme mit sechs Beteiligungen den ersten Rang ein, gefolgt von Stuttgart, der nordspanischen Provinz Bizkaia und der ebenfalls südbrasilianischen Stadt Porto Alegre.



Quelle: Eigene Zusammenstellung nach unveröffentl. Statistiken, EuropeAid

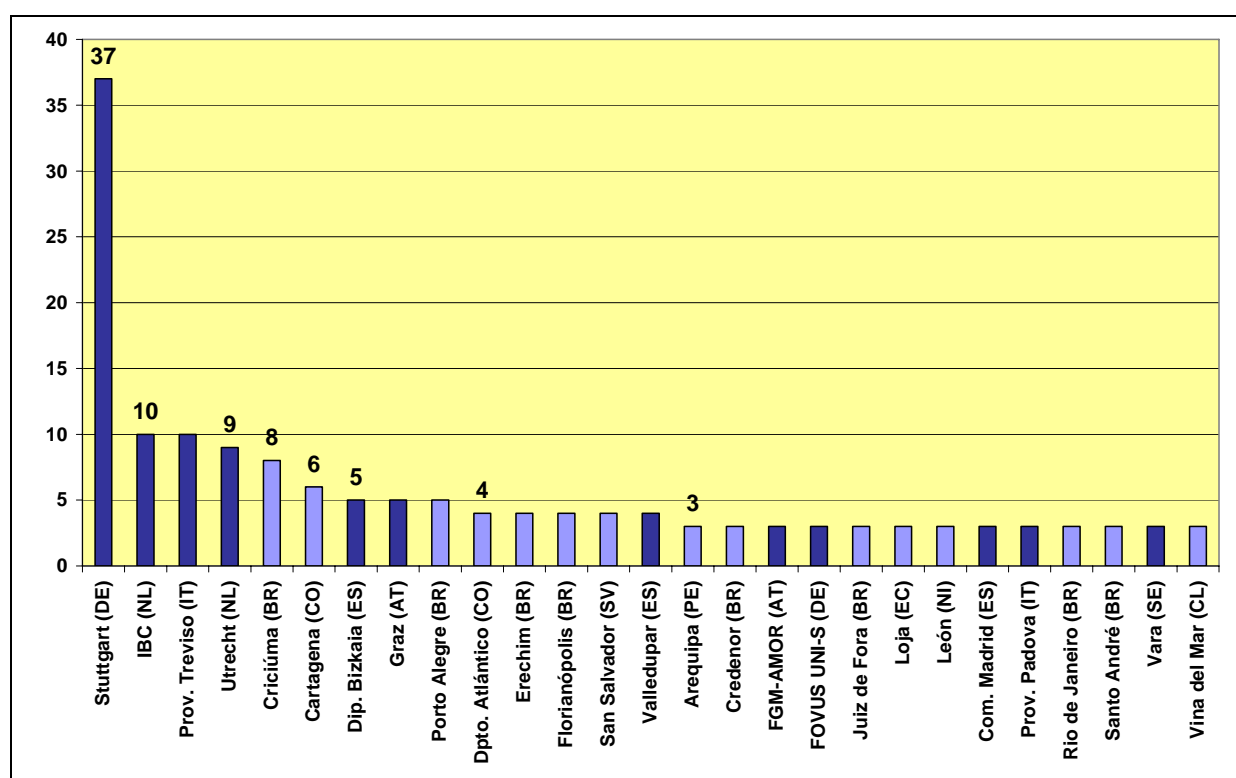
Abb. 55: Die aktivsten Mitgliedsstädte und externen Partner (in Großbuchstaben) des Netzwerks Nr. 8 nach Anzahl der Projektbeteiligungen; Stand Mitte 2005

Um jedoch die Netzwerk-Konnektivität bzw. die „*cooperation city-ness*“ der Partner im Rahmen der transnationalen Städtenetzwerkkooperation des URB-AL-Netzwerks Nr. 8 möglichst unverzerrt wiederzugeben, müssen die unterschiedlichen Stufen der Netzwerkintegration für jeden Partner quantitativ erfasst *und* qualitativ gewichtet werden. Denn erst die Berücksichtigung der tatsächlichen Konnektivität und Interaktionsintensität, die die jeweilige Funktion der Netzwerksteuerung bzw. -teilnahme mit sich bringt, ermöglicht eine direkte Vergleichbarkeit der Zentralität verschiedener Partner im Städtenetzwerk (vgl. zum Gewichtungsschlüssel des „Bewertungsmodells der ‚*cooperation city-ness*‘“ Abb. 18 in Kap. 3.7).

Diese Vorgehensweise lässt sich am Beispiel der Landeshauptstadt Stuttgart verdeutlichen, die das thematische Netzwerk Nr. 8 und darüber hinaus ein B-Projekt koordiniert sowie an drei A- und einem weiteren B-Projekt beteiligt ist (s. Abb. 56).

Kategorien der Netzwerkfunktionen	Anzahl der Beteiligungen nach Kategorie	Gewichtung Netzwerkfunktionen	Indikator für Netzwerk-Konnektivität
Beteiligung A-Projekt	3	1	3
Beteiligung B-Projekt	1	2	2
Koordination A-Projekt	0	3	0
Koordination B-Projekt	1	6	6
Netzwerkkoordination	1	26	26
Σ Netzwerk-Konnektivität			37

Abb. 56: Anwendung des „Bewertungsmodells der ‚cooperation city-ness‘“ auf die Landeshauptstadt Stuttgart im URB-AL-Netzwerk Nr. 8



Quelle: Eigene Zusammenstellung nach unveröffentl. Statistiken, EuropeAid

Abb. 57: Die „cooperation city-ness“ der Mitgliedsstädte und externen Partner (in Großbuchstaben) des Netzwerks Nr. 8 mit der höchsten Netzwerk-Konnektivität¹

Gegenüber dem ungewichteten *Ranking* der Partner des Netzwerks Nr. 8 nach Projektbeteiligungen (s. Abb. 55) ergibt sich durch ihre Einordnung nach dem „Bewertungsmodell der ‚cooperation city-ness‘“ ein wirklichkeitsnahes Abbild der Zentralität der Mitgliedsstädte und

¹ Die Berechnung der „cooperation city-ness“ erfolgte anhand der in Abb. 26 aufgeführten Anzahl der Beteiligungen der Partner an den Projekten des Netzwerks Nr. 8 (Teilnahme bzw. Koordination; A- bzw. B-Projekt), die mit dem jeweiligen Gewichtungsschlüssel multipliziert wurde. Externe Partner, die im Auftrag einer Koordinatorenstadt das operative Projektmanagement ausführen, wurden wie Projektkoordinatoren gewichtet, da sie in diesem Fall ebenfalls einen zentralen Knotenpunkt im betreffenden Subnetzwerk und darüber hinaus darstellen.

externen Partner im Kooperationsnetzwerk. Die Koordinatorenstadt Stuttgart rückt insbesondere durch ihre herausragende Bedeutung als zentraler Netzwerkknotenpunkt, der mit allen Partnern des gesamten thematischen Netzwerks verbunden ist, sehr stark in den Vordergrund. Die Städte, die Projekte des Typs A und B koordinieren, bzw. die externen Partner, die diese Aufgabe im Projekt faktisch übertragen bekommen haben, nehmen im Feld der übrigen Netzwerkknoten eine Spitzenposition ein, während der Anführer *in puncto* Projektbeteiligungen Criciúma auf den fünften Platz abrutscht. Insgesamt ergibt sich damit ein hyperbelförmiger Verlauf der Konnektivitätswerte, wie er auch für andere transnationale Kooperationsnetzwerke nachgewiesen wurde (vgl. ANHEIER & KATZ 2004, S. 211; s. Abb. 17 in Kap. 3.7).

In Anlehnung an das *Ranking* der *World Cities* gemäß ihrer „*world city-ness*“ nach TAYLOR (2000, S. 15) kann anhand der „*cooperation city-ness*“ eine Klassifizierung der Mitgliedsstädte im Netzwerk Nr. 8 vorgenommen werden, die sich auch auf die übrigen zwölf URB-AL-Netzwerke und – gewisse Anpassungen im Bewertungsmodell vorausgesetzt – auch auf alle regionalen bzw. globalen Städtenetzwerke zur Förderung der Zusammenarbeit zwischen Kommunen (vgl. KEINER & KIM 2006) anwenden ließe:¹

- a. **Alpha Cooperation City:** Städte mit einer zentralen Steuerungsfunktion im Gesamtnetzwerk und mit einer *cooperation city-ness* von über 25 (Stuttgart);
- b. **Beta Cooperation City:** Städte mit einer zentralen Steuerungsfunktion für Subnetzwerke und einer *cooperation city-ness* von über 5 (Treviso, Utrecht, Criciúma, Cartagena);
- c. **Gamma Cooperation City:** Städte mit einer *cooperation city-ness* von über 1 (43 der insgesamt 185 Mitgliedsstädte des Netzwerks Nr. 8 mit mindestens einer Projektbeteiligung).

Der Indikator der „*cooperation city-ness*“ gibt weitgehend realitätsgetreu das Muster der quantitativen und qualitativen Ungleichgewichte in der Ausgestaltung der Vernetzungsbeziehungen und Netzwerkkontakte im URB-AL-Netzwerk Nr. 8 wieder. Während im *Ranking* nach Projektbeteiligungen drei lateinamerikanische Partner unter den aktivsten fünf zu finden sind, gelangt bei Anwendung des „Bewertungsmodells der ‚*cooperation city-ness*‘“ nur noch eine Stadt aus dieser Region auf die ersten fünf Plätze eines ausschließlich von europäischen Partnern angeführten Feldes. Unter Berücksichtigung der Zielsetzung ausgewogener und horizontaler Vernetzungsbeziehungen wäre ein Ausgleich dieses asymmetrischen Beziehungsmusters anzustreben. Indem das URB-AL-Programm nur einer einzigen Stadt innerhalb jedes thematischen Netzwerks die herausgehobene Position zuweist, für die Einbindung aller Partner des gesamten Kooperationsraums zuständig zu sein, wird das gesamte Netzwerk auf eine sehr schmale und damit unsichere, da stets von kommunalpolitischen Rahmenbedingungen abhängige Grundlage gebaut. Denn wenn nur dieser eine zentrale Netzwerkknoten nach dem Ende des EU-Förderungszeitraums ausfällt und nicht bereit bzw. in der Lage ist, die Koordinationsaufgabe aus eigener Anstrengung weiter zu tragen, so ist zu erwarten, dass sich das Gesamtnetzwerk aufgrund seiner stark einseitigen Ausrichtung auflöst. In der Realität bestätigte sich dies in der Phase I des URB-AL-Programms: So gelang es nur zwei Städten, die

¹ Statt des annähernd globalen Bezugsraums der *World Cities* handelt es sich im Falle der URB-AL-Netzwerke um den europäisch-lateinamerikanischen Vernetzungsraum „EuroLatina“; s. Abb. 76 bis Abb. 78.

zentrale Funktion der Netzwerksteuerung weiter wahrzunehmen. Die übrigen sechs Netzwerke befinden sich im Stadium der Auflösung und existieren allenfalls noch in Form von isoliert agierenden Projektnetzwerken und einzelnen bilateralen Kontakten fort.

5.2.5 Zusammenfassung: Formierung räumlicher Städtenetzwerkstrukturen und regionale Integration in Lateinamerika

Die Formierung räumlicher Strukturen und Beziehungsgeflechte in transnationalen Kooperationsnetzwerken zwischen Kommunalverwaltungen wird stets durch einen spezifischen Mix organisationsinterner und allgemeiner externer Entwicklungsrahmenbedingungen beeinflusst. Diese können das Entstehen räumlicher- bzw. interaktionsbezogener Asymmetrien zur Folge haben. Eine Analyse der hierbei ausschlaggebenden Rahmenbedingungen der Netzwerkformierung ist die Voraussetzung für ein gezieltes Gegensteuern durch entsprechend differenzierte Instrumente der Vernetzungsförderung, die überzogener regionaler Clusterung und Polarisierung sowie damit verbundenen Marginalisierungstendenzen entgegen wirken.

Im Kapitel 5.2.1 wurden zunächst die *Asymmetrien im Entwicklungsstand* der beiden zu vernetzenden Regionen Europa und Lateinamerika anhand unterschiedlicher Indikatoren analysiert. Dabei stellte sich heraus, dass zwar deutliche Unterschiede im wirtschaftlichen Entwicklungsstand bestehen, diese sich aber etwas relativieren, wenn neben den ökonomischen auch soziale und ökologische Indikatoren berücksichtigt werden. Während ein Blick auf die Korruptionsproblematik Diskrepanzen im Reifegrad der politischen Kultur zwischen den vernetzten Regionen offenbart, kann der technologische Rückstand hinsichtlich der Verbreitung der Internetnutzung zumindest in Lateinamerika nicht mehr als unüberwindliche Barriere für die Herausbildung ausgewogener Vernetzungsbeziehungen angesehen werden. Auch der Vergleich des Urbanisierungsgrads Europas und Lateinamerikas legt den Schluss nahe, dass trotz gewisser Unterschiede hinsichtlich der jeweiligen Herausforderungen der Stadtentwicklung, im Falle des URB-AL-Programms zwei in hohem Maße urban geprägte Regionen in wechselseitige Austauschbeziehungen zueinander gesetzt werden, deren Unterschiede sich ungeachtet regionaler Disparitäten noch in einer Größenordnung bewegen, die in weiten Teilen ausgewogene Kooperationsbeziehungen und ein fruchtbares gemeinsames Lernen in den betreffenden kommunalen Handlungsfeldern realisierbar erscheinen lassen.

Bei der Analyse der *räumlichen Vernetzungsstrukturen und Beziehungsmuster*, die sich im Rahmen der URB-AL-Städtenetzwerke auf der Ebene des Gesamtprogramms (Kap. 5.2.2), des Netzwerks Nr. 8 (Kap. 5.2.3) und der projektbezogenen Subnetzwerke desselben (Kap. 5.2.4) herausgebildet haben, zeigen sich jedoch deutliche räumliche Asymmetrien in der Vernetzungsdichte und der Verteilung zentraler Steuerungsfunktionen. So dominieren die Staaten Südeuropas sowie des höher entwickelten, bereits stärker integrierten und hochgradig verstädterten Cono Sur die 13 thematischen Städtenetzwerke bereits im Hinblick auf die Netzwerkmitgliedschaft. Auch bei der Betrachtung der Projektbeteiligungen, die schon einen höheren Zentralitätsgrad implizieren als die bloße Mitgliedschaft, und stärker noch bei der

Projekt- und schließlich der Netzwerkkoordination spitzt sich die Dominanz dieser beiden Subregionen weiter zu (s. Kap. 5.2.2).

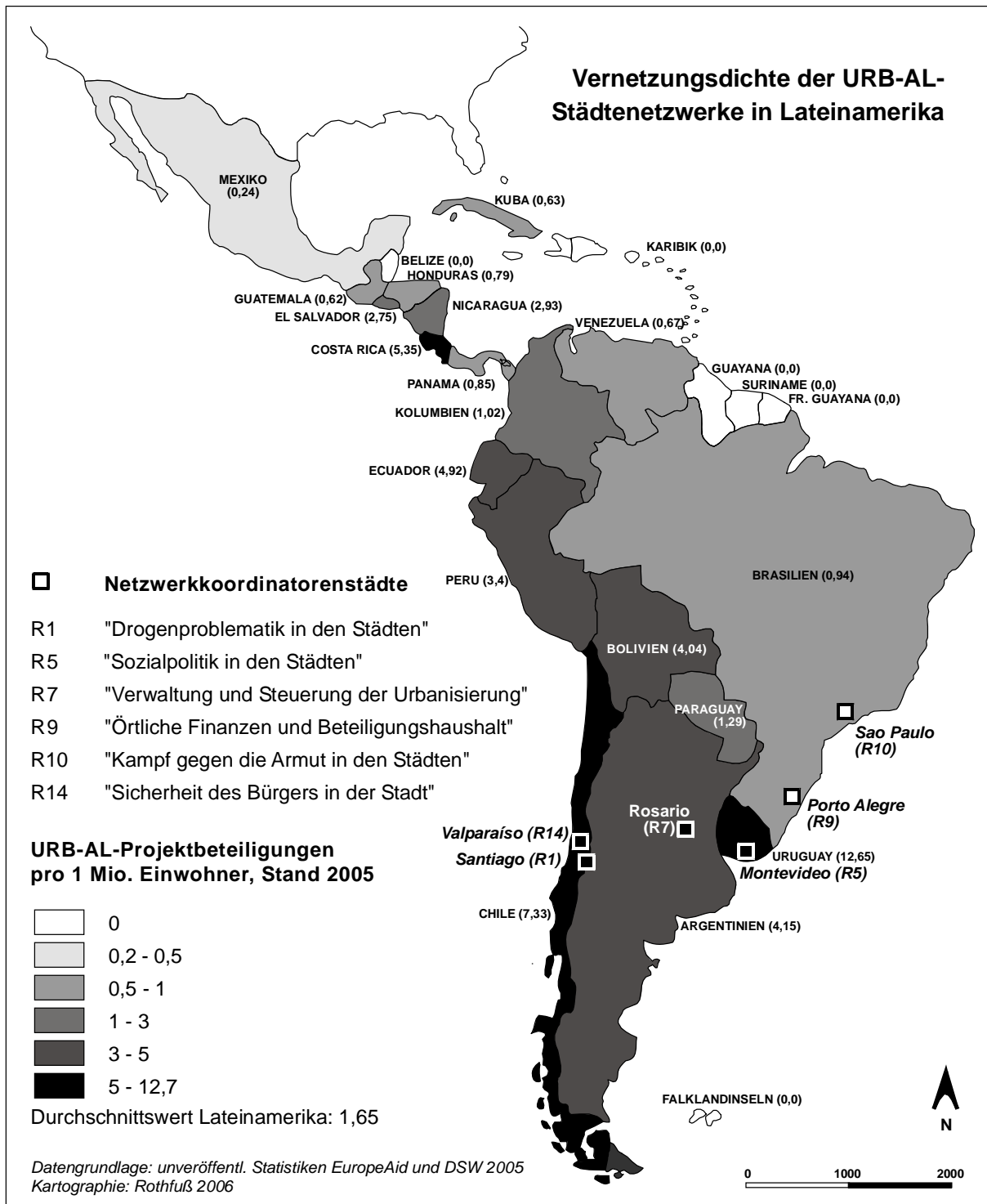


Abb. 58: Kartographische Darstellung der Vernetzungsdichte der URB-AL-Städtenetzwerke in Lateinamerika in Projektbeteiligungen pro 1 Mio. Einwohner

Bei der Betrachtung der Vernetzungsintensität innerhalb Lateinamerikas auf der Ebene der Beteiligung an den URB-AL-Projekten aller 13 Netzwerke (s. Abb. 58) zeigt sich, dass die relative Häufigkeit der Integration der Mitgliedsstädte eines Landes in die gemeinsamen Pro-

jekte nicht allein vom sozioökonomischen Entwicklungsstand determiniert wird: Während die geringe Vernetzungsdichte verschiedener mittelamerikanischer Staaten mit einem niedrigen Entwicklungsniveau in Verbindung gebracht werden kann, weisen andere strukturschwache Länder wie El Salvador und Nicaragua eine überdurchschnittlich hohe, das OECD-Land Mexiko hingegen eine weit unter dem Mittel liegende Vernetzungsintensität auf. Historischen und politischen Bindungen kommt in diesen Fällen eine zentrale Bedeutung zu.

Die generell überproportionale Repräsentanz romanisch- und insbesondere spanischsprachiger Mitgliedsstädte in den thematischen Städtenetzwerken des URB-AL-Programms schwächt sich zwar auf der Ebene des Netzwerks Nr. 8 ab (s. Abb. 46) und kehrt sich in seinen Projektnetzwerken sogar in eine überproportionale Vertretung germanischsprachiger Partner um (s. Abb. 53). Trotzdem dominieren auch hier die romanischsprachigen Teilnehmer in absoluten Zahlen die Partnerstrukturen, weshalb sich die im Rahmen der Projektzusammenarbeit neu entstandenen persönlichen Netzwerke hauptsächlich innerhalb dieses Sprach- und Kulturraums formieren (s. Abb. 54). Damit bestätigt sich auch für transnationale Städtenetzwerke tendenziell die Bedeutung der sprachlichen und kulturellen Nähe, die BUTZIN (2000, S. 151) und CAMAGNI (1991, S. 2) für regionale Netzwerke im Rahmen innovativer Milieus betonen.

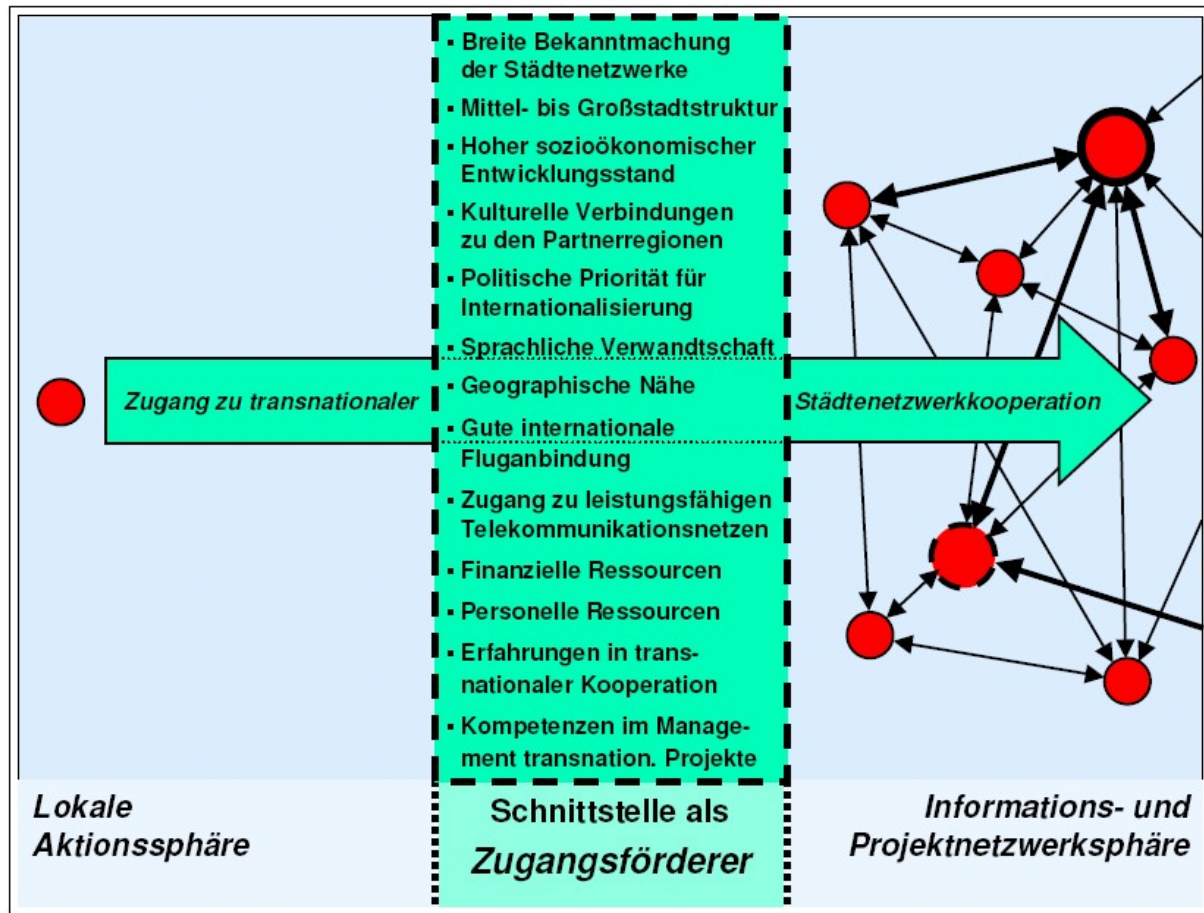
Neben dem zonal eingrenzenden Faktor Sprache wirkt auch das strukturelle Kriterium der Stadtgröße als selektive Zugangsbarriere zur transnationalen Städtenetzwerkkooperation (s. Abb. 47 u. Abb. 53): Kleinere und mittlere Städte Lateinamerikas bis 100.000 Einwohner sind schon auf der Ebene der bloßen Mitgliedschaft im Netzwerk Nr. 8 stark unterproportional vertreten (21,7%) und wurden in noch geringeren Anteilen in die Projektkonsortien integriert (6,8%).¹ Dieses Bild kehrt sich für die mittelgroßen Zentren zwischen 100.000 bis 1 Million Einwohner um: Während sie einen Anteil von 47,6% an den lateinamerikanischen Mitgliedsstädten des Netzwerks Nr. 8 ausmachen, waren sie in den gemeinsamen Projekten mit einem Anteil von 57,2% aller Beteiligungen überproportional vertreten.

Im europäisch-lateinamerikanischen Vergleich des Netzwerks Nr. 8 zeigt sich zudem eine Asymmetrie in der Verteilung zentraler Steuerungsfunktionen, die kritisch zu bewerten ist: Obwohl 58% der Projektbeteiligungen auf lateinamerikanische Partner entfallen, wurden von diesen nur zwei der insgesamt zehn gemeinsamen Projekte koordiniert. Eine verstärkte Einbindung lateinamerikanischer Städte in diese zentrale Steuerungs- und Vernetzungsfunktion wäre jedoch von großer Bedeutung für Lateinamerika, weil Kommunalverwaltungen hierdurch wertvolle Erfahrungen in transnationaler Zusammenarbeit sammeln und Prozesse der regionalen Integration aktiver mitgestalten können.

Zusammenfassend lassen sich zahlreiche Faktoren ausmachen, die dafür ausschlaggebend sind, dass Städte einen leichten Zugang zu den transnationalen URB-AL-Netzwerken und den zentralen Steuerungsfunktionen in ihnen bekommen. Dies hieße in Anlehnung an das Mehr-

¹ Dieser Befund deckt sich mit den Aussagen KERNS (2001, S. 108f.) zur „Selbstselektion“ beim Zugang zu transnationaler Städtenetzwerkkooperation, die insbesondere kleinere Kommunen ausschließt.

ebenenmodell (s. Kap. 3.8) dass die *Schnittstelle* zwischen integrationswilligen Stadtverwaltungen und den Städtenetzwerkstrukturen *als Zugangsförderer* wirkt (s. Abb. 59):



Entwurf: Rothfuß 2006

Abb. 59: Determinanten für die Förderung des Zugangs von Kommunalverwaltungen zur transnationalen Städtenetzwerkkooperation und zentralen Vernetzungsfunktionen

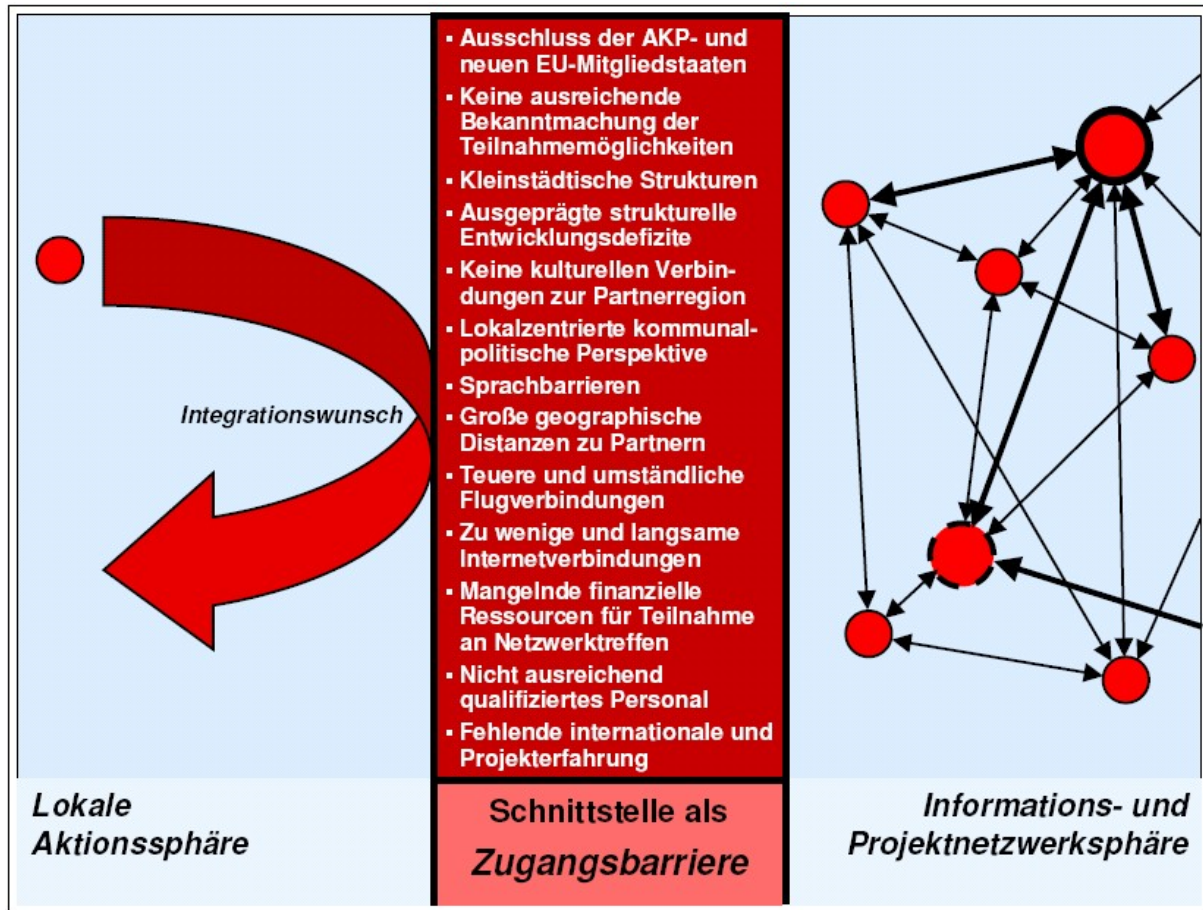
1. Eine breitenwirksame *Bekanntmachung der Kooperationsmöglichkeit* in den Städtenetzwerken ist Voraussetzung für die Herausbildung einer dichten Partnerstruktur;
2. Die institutionellen Rahmenbedingungen der *Verwaltungen von Mittel- und Großstädten* begünstigen die fachliche und finanzielle Eigenbeiträge implizierende aktive Beteiligung;
3. Die strukturellen Rahmenbedingungen eines *hohen sozioökonomischen Entwicklungsstands* der Herkunftsregion erleichtern den Zugang zu transnationalen Städtenetzwerken;
4. *Kulturelle Verbindungen* zu den Partnerregionen fördern das Interesse an transnationalen Austausch- und Kooperationsprozessen und erleichtern sie;
5. Bei gegebener *kommunalpolitischer Priorität* für eine *Internationalisierung* der Beziehungen können andere Zugangsbarrieren wirksamer überwunden werden;
6. Die *sprachliche Übereinstimmung* bzw. Verwandtschaft mit der Partnerregion erleichtert den Zugang zu und die Arbeit in transnationalen Austausch- und Kooperationsprozessen;
7. Bei gegebener *geographischer Nähe* zu den Netzwerkkoordinatorenstädten erleichtern geringe Raumwiderstände Informationsaustausch, Kooperation und Vernetzung;

8. **Direkte und kostengünstige internationale Flugverbindungen** am Standort des Partners erleichtern die Überwindung von Raumwiderständen bei großen räumlichen Distanzen;
9. Der **Zugang** von Verwaltungen **zu leistungsfähigen Telekommunikationsnetzen** ermöglicht die distanzunabhängige Netzwerkkommunikation und kostenlose Internettelefonie;
10. Die **Verfügbarkeit ausreichender finanzieller Ressourcen** auf der kommunalen Ebene ist Voraussetzung für die Teilnahme an den Netzwerktreffen und den Projekten;
11. Fachlich und sprachlich **gut ausgebildetes** sowie international erfahrenes **Personal** erleichtert den Zugang zu transnationaler Kooperation und zentralen Netzwerkfunktionen;
12. Bereits vorhandene **Erfahrungen im internationalen Bereich** einer Stadtverwaltung sind Voraussetzung für die Übernahme zentraler Steuerungsfunktionen in Städtenetzwerken;
13. Bereits im Vorfeld erworbene **Kompetenzen im Management transnationaler Projekte** erleichtern den Aufbau und die Koordination eigener Projektnetzwerke.

Neben Faktoren, die den Zugang zu transnationalen Städtenetzwerken erleichtern, gibt es auch Einflussgrößen, die dazu führen, dass sich die Schnittstelle zwischen kooperationswilligen Stadtverwaltungen und den Netzwerken mit ihren unterschiedlichen Steuerungsebenen als Zugangsbarriere verhalten. Neben verschiedenen Ländern, die wegen bürokratischer Hürden vom URB-AL-Programm vollständig ausgeschlossen blieben, betreffen diese negativen Faktoren insbesondere kleinere Städte aus strukturschwachen Staaten und Regionen (s. Abb. 60):

1. Der **Ausschluss der lateinamerikanischen AKP- und der neuen EU-Beitrittsstaaten** von den URB-AL-Städtenetzwerken steht der Zielsetzung der intraregionalen Integration entgegen, die gerade in diesen Teilregionen bisher nur schwach ausgeprägt ist;
2. In bereits zuvor unzulänglich integrierten Regionen erfolgt meist **keine ausreichende Bekanntmachung** der Städtenetzwerke, wodurch Exklusionsmuster fortgeschrieben werden;
3. Die institutionellen Beschränkungen **kleinstädtischer Verwaltungsstrukturen** erschweren die Übernahme hoch spezialisierter Aufgaben in thematischen Städtenetzwerken;
4. Ausgeprägte **strukturelle Entwicklungsdefizite im Herkunftsland** des Partners erschweren in vielfältiger Hinsicht die Teilnahme an transnationaler Städtenetzwerkkooperation;
5. Bestehen **keine kulturellen Verbindungen zur Partnerregion** ist das persönliche und politische Interesse an kommunaler Kooperation nur vereinzelt vorhanden;
6. Bei einer **lokalzentrierten kommunalpolitischen Perspektive** fehlt die Wahrnehmung der Bedeutung und des Nutzens der Städtenetzwerkkooperation für die eigene Stadt;
7. **Sprachbarrieren** gegenüber den Partnerregionen behindern die Möglichkeiten der aktiven Teilnahme an und des Profitierens von transnationalen Austauschprozessen;
8. **Große geographische Distanzen** zu den Partnern erschweren die Netzwerkintegration mangels Möglichkeiten der persönlichen Kommunikation und Kooperation;
9. **Teure und umständliche Flugverbindungen** in marginalisierten Regionen Lateinamerikas erschweren die Teilnahme an transnationalen Treffen und so die Netzwerkintegration;
10. Stehen nur wenigen kommunalen Mitarbeitern **langsame Internetverbindungen** zur Verfügung, werden der dynamische Informationsaustausch und Internettelefonie erschwert;

11. Sind die *finanziellen Spielräume* von Kommunen sehr *beschränkt*, wird die Teilnahme an Netzwerktreffen und damit die Integration in Projektnetzwerke erschwert;
12. Steht *kein* fachlich und sprachlich *ausreichend qualifiziertes Personal* zur Verfügung, werden die aktive Teilnahme und das Profitieren von transnationaler Kooperation erschwert;
13. *Mangelnde* institutionelle *Erfahrung in internationaler Zusammenarbeit* und Projektmanagement verschlechtern die Chancen der Übernahme zentraler Netzwerkfunktionen.



Entwurf: Rothfuß 2006

Abb. 60: Determinanten für die Erschwernis des Zugangs von Kommunalverwaltungen zur transnationalen Städtenetzwerkkooperation und zentralen Vernetzungsfunktionen

Wie in Kapitel 5.2.3 und 5.2.4 anhand der Beteiligungsstrukturen auf der Ebene des Netzwerks Nr. 8 und der gemeinsamen Projekte gezeigt wurde, werden die Zugangsbarrieren selektiv wirksam und verstärken ihre Wirkung zusätzlich im Hinblick auf den Zugang zu zentralen Steuerungsfunktionen: So ist es noch relativ einfach für schwächere Partner, formales Mitglied in einem thematischen Netzwerk zu werden. Die eigenfinanzierte Anreise zu den Jahrestreffen, bei denen die gemeinsamen Projekte entwickelt und die Partnerkonsortien gebildet werden, ist jedoch – sofern hohe Reisekosten anfallen – schon weitaus problematischer. Dementsprechend sind schwächere Partner auf der Integrationsstufe der Projektteilnahme im Vergleich zur bloßen Netzwerkmitgliedschaft nur unterproportional vertreten. Noch stärker zeigt sich diese Selektionswirkung auf der Stufe der Projektkoordination und am deutlichsten bei der Netzwerkkoordination, da hier zusätzlich sehr hohe Anforderungen an die institutio-

nellen Kompetenzen im Bereich des transnationalen Projekt- bzw. Netzwerkmanagements gestellt werden.

Aufgrund der Tatsache, dass die EU-Kommission eine *Zweiteilung der lateinamerikanischen Empfängerländer* in die „assozierten“ AKP-Staaten und die übrigen „nicht assoziierten“ Länder der Region vornimmt und auch ihre entwicklungspolitischen Instrumente für die beiden Staatengruppen differenziert, wurden auf dem mittelamerikanischen Isthmus Belize, in Südamerika Guyana und Suriname sowie im karibischen Raum sämtliche Inselstaaten außer Kuba von den transnationalen Städtenetzwerken des URB-AL-Programms ausgeschlossen (s. Abb. 61).¹ Ein lediglich Formalprinzipien befolgendes Agieren der EU-Kommission im Bereich ihrer regionalen Programme mit Lateinamerika ist unvereinbar mit der Zielsetzung der Integration der gesamten Region und des Aufbaus einer auch die karibischen Staaten umfassenden strategischen Partnerschaft.

Einer Integration der Gesamtregion kommt eine besondere Bedeutung zu, da sich bereits in den vergangenen Jahren gezeigt hat, dass Lateinamerika droht, entlang der Mittelmächte Mexiko und Brasilien in einen stärker US-orientierten nördlichen und einen eher auf Europa hin ausgerichteten südlichen Block auseinanderzudriften (s. Kap. 2.3.1). Das nicht nur in Europa, sondern auch in Lateinamerika festzustellende Süd-Nord-Gefälle in der Intensität der Einbindung der jeweiligen Staaten in die URB-AL-Städtenetzwerke zeichnet lediglich die gegebenen politischen, kulturellen, sprachlichen und auch wirtschaftlichen Verbindungen bzw. die existierenden Entwicklungsgefälle nach und verstärkt diese Faktoren weiter, statt durch einen gezielten Einsatz differenzierter Förderinstrumente regional ausgleichende Impulse zu setzen.

Wie die thematische Karte in Abb. 61 verdeutlicht, unterstützen die transnationalen URB-AL-Städtenetzwerke die lateinamerikanische Nord-Süd-Spaltungstendenz auch dadurch, dass die EU-Kommission die strategisch wichtige Funktion der Gesamtsteuerung der Netzwerke innerhalb Lateinamerikas nur an Städte des südlichen Südamerika vergeben hat. Dort formiert sich als Ost-West-Gürtel ein *Kernraum der südamerikanischen Integration*, der auch die südlichen Regionen des sonst nur unterdurchschnittlich involvierten Brasilien umfasst. Dieser Kernraum ist deckungsgleich mit dem Gebiet höchster Vernetzungsintensität des subregionalen Städtenetzwerks *Mercociudades*. Der Kernraum der südamerikanischen Integration strahlt in etwas abgeschwächter Konzentration entlang dem Andenbogen nordwärts bis Ecuador aus und greift auf einzelne Länder des mittelamerikanischen Isthmus über.

Im Gegensatz hierzu sind die übrigen Staaten Zentralamerikas nur unterdurchschnittlich und Mexiko äußerst unzulänglich in die Aktivitäten der URB-AL-Städtenetzwerke eingebunden. Es zeigt sich somit, dass das URB-AL-Programm nur eingeschränkt der übergeordneten Zielsetzung gerecht wird, durch die lateinamerikaweite Vernetzung lokaler Akteure den regionalen Integrationsprozess zu stützen. Vielmehr konzentriert sich das „regionale Programm“ auf

¹ Faktisch trifft dies auch auf die überseeischen Dependancen Frankreichs in Lateinamerika und formal auf die Großbritanniens und der Niederlande zu.

die Vertiefung der subregionalen Integration innerhalb des bereits relativ eng wirtschaftlich und politisch vernetzten und stärker auf Europa ausgerichteten Mercosur.



Abb. 61: Kartographische Darstellung der Integrations- bzw. Segregationswirkung der URB-AL-Städtenetzwerke in Lateinamerika

Wenngleich die URB-AL-Städtenetzwerke nicht unmittelbar eine ausgewogene Integrationswirkung innerhalb Lateinamerikas fördern, so könnte doch die zusätzliche Stärkung des bereits relativ stark integrierten Mercosur durch die Etablierung eines dynamischen „Kernraums der südamerikanischen Integration“ im Cono Sur als Gravitationszentrum und Ausgangspunkt für zukünftige lateinamerikanische Integrationsbestrebungen angesehen werden. Die maßgeb-

lich vom Mercosur getragene Gründung der *Comunidad Suramericana de Naciones* im Dezember 2004 (vgl. MAIHOLD 2004) kann als erster Schritt in diese Richtung gewertet werden.

5.3 Probleme und Hindernisse im Austausch und der Kooperation zwischen den Interaktionsebenen des URB-AL-Programms

Im folgenden Kapitel werden die Probleme und Hindernisse der URB-AL-Städtenetzwerkkooperation und des Austauschs zwischen den unterschiedlichen transnationalen Interaktionsebenen – vom Gesamtprogramm über das thematische Netzwerk Nr. 8 bis hin zu den gemeinsamen Projekten und den beteiligten Mitgliedsstädten – untersucht. Die Aussagen stützen sich dabei auf die Ergebnisse teilnehmender Beobachtung im URB-AL-Kooperationsprozess sowie auf zahlreiche Experteninterviews, die mit Netzwerkkoordinatoren und Programmverantwortlichen in offener und mit den Koordinatoren der gemeinsamen Projekte in leitfadengestützter Form geführt wurden. Darüber hinaus flossen die Ergebnisse der Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“ in die Bewertung mit ein. Die Untersuchungen orientierten sich dabei an dem Verständnis der Austausch- und Kooperationsprozesse gemäß dem „Mehrebenenmodell zur Analyse transnationaler Städtenetzwerkkooperation“ (s. Kap. 3.8). Nach diesem Modell ist die Ebene des gesamten URB-AL-Programms (s. Kap. 5.3.1) und jene des thematischen Netzwerks „Steuerung der urbanen Mobilität“ (s. Kap. 5.3.2) der transnationalen „Informationsnetzwerksphäre“ (1.b) zuzuordnen. Während aus dieser Interaktionsebene konzeptionell bedingt nur vereinzelt Informationen und Impulse in die „lokale Aktionssphäre“ (2) der einzelnen Netzwerknotenpunkte übertragen werden, kann dies als die primäre Funktion der transnationalen Projekte betrachtet werden („Projektnetzwerksphäre“, 1.c; s. Kap. 5.3.3).

Die folgenden Analysen stellen keine Evaluierung des URB-AL-Programms dar. Vielmehr dienen sie einer systematischen Untersuchung ausschließlich der problematischen Faktoren, die die Dynamik und Dauerhaftigkeit des Informationsaustauschs und der Kooperationsprozesse zwischen den unterschiedlichen Interaktionsebenen beeinträchtigen. Diese Erkenntnisse werden im Rahmen der Fallstudie Criciúma (s. Kap. 5.4) hinsichtlich der Wirkungsweise und Wirksamkeit des transnationalen Austauschprozesses in der kommunalpolitischen Realität einer Mitgliedsstadt ergänzt und dienen gemeinsam als Grundlage für die Formulierung von Verbesserungsvorschlägen für die URB-AL-Städtenetzwerke (s. Kap. 5.5) und die Erarbeitung eines modellhaften Instruments transnationaler Städtenetzwerkkooperation (s. Kap. 6.3).

5.3.1 Probleme auf der Ebene des URB-AL-Programms

EuropeAid übernimmt in Bezug auf die 13 thematischen Städtenetzwerke die Funktion der Gesamtsteuerung des URB-AL-Programms. Weil das „Amt für Zusammenarbeit“ in deutlich hierarchischer Beziehung zu den Netzwerkmitgliedern und auch den Projekt- und Netzwerkkoordinatorenstädten steht, wurde diese Organisationsform in Kapitel 2.4.2 als hybride Hierarchie-/Netzwerkstruktur bezeichnet. Da die Kooperationsarbeit auf der Ebene der gemein-

samen Projekte und der thematischen Netzwerke jedoch in zentralen Aspekten stark von der Gesamtsteuerung des Programms seitens EuropeAid abhängt, kann ihre Funktionsweise nicht unabhängig von dieser Steuerungszentrale betrachtet werden.

Die Organisationsstruktur, die innerhalb der EU-Kommission für die Verwaltung des URB-AL-Programms zuständig ist, setzt sich zum einen aus einer zentralen Abteilung bei EuropeAid und zum anderen aus den EU-Delegationen in 14 Staaten Lateinamerikas zusammen. Die für URB-AL zuständige Stelle bei **EuropeAid** arbeitet mit einer sehr dünnen Personaldecke von vier Mitarbeitern, was sich darin auswirkt, dass Projektkoordinatoren häufig mehrere Wochen auf die Beantwortung von Anfragen warten müssen und das Programm generell nur nach Vorschrift und ohne besonderes Engagement und Ideenreichtum ausgeführt wird. DE GROOTE & CABALLEROS (2004, S. 26) stellen in ihrer Evaluationsstudie der ersten Phase des URB-AL-Programms fest, dass die Bereitschaft und Fähigkeit der zentralen Verwaltungsstelle bei EuropeAid, Netzwerkteilnehmern fachliche Auskünfte und Hilfestellung zu erteilen, im Vergleich zum bis Anfang 2001 zuständigen und extern geführten „Technischen Sekretariat“ zurückgegangen ist. Außerdem wurde von Projektkoordinatoren der häufige Wechsel der zuständigen Sachbearbeiter innerhalb der Verwaltungsstelle kritisiert, der stets ohne eine Mitteilung der neuen Kontaktdaten erfolgte und mit größeren Verzögerungen wegen der nötigen Einarbeitungszeit verbunden war (vgl. hierzu auch ebd., S. 24).¹

Eigentlich müsste die zentrale URB-AL-Verwaltungseinheit bei EuropeAid seit der 2001 erfolgten Reorganisation und Dezentralisierung der Abwicklung der EU-Außenhilfe in der Programmsteuerung von den personell stark aufgestockten **EU-Delegationen** in Lateinamerika umfassend unterstützt werden (vgl. EU-KOMMISSION 2006d, S.18). Diese Wirkung blieb jedoch aus der Wahrnehmungsperspektive der Netzwerkmitglieder und Koordinatorenstädte bisher weitgehend aus. Die zuständigen Delegations-Mitarbeiter sind in der Regel nur unzureichend über die Städtenetzwerke und ihre Aktivitäten informiert und können damit lediglich in begrenztem Umfang einen konstruktiven Beitrag zur fachlichen Unterstützung der Netzwerkpartner und zum Vernetzen komplementärer Maßnahmen vor Ort leisten (vgl. DE GROOTE & CABALLEROS 2004, S. 28 u. UGARTE & VERGARA 2006, S. 63).

Anders als einige Koordinatorenstädte, die aus eigenem Engagement zusätzliche Leistungen für eine verbesserte *Performance* der Städtenetzwerke erbringen, ist die **Gesamtkoordination des URB-AL-Programms** und seiner Städtenetzwerke seitens der **EU-Kommission** – abgesehen vom persönlichen Engagement einzelner Mitarbeiter – weitgehend vom Stil einer innovationsfeindlichen, unflexiblen und rein administrativ-bürokratischen Programmabwicklung geprägt. Diese Haltung führte in verschiedenen Fällen zur unwiderruflichen Fixierung dysfunktionaler Programmbestimmungen und ist hauptsächlich dafür verantwortlich, dass **weitergehende entwicklungs- und integrationspolitische Potenziale der URB-AL-Städtenetzwerke ungenutzt** blieben:

¹ Bei der offen gestellten Frage 14 der Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“ wurden im Hinblick auf die persönliche Kritik am URB-AL-Programm Defizite in der Programmbetreuung seitens EuropeAid an fünfter Stelle von 26 verschiedenen Punkten genannt (10 Nennungen; EU: 5 u. LA: 5).

1. Seitens der EU-Kommission gab es *keine systematischen Bemühungen*, die Zusammenarbeit und *Integration aller thematischen Netzwerke* zu fördern. Dadurch wurde die Mobilisierung ihres Potenzials für eine gemeinsame kommunale Interessenartikulation (vgl. UGARTE & VERGARA 2006, S. 38) und für ihre zukünftige Weiterentwicklung im Vergleich zu *bottom-up* initiierten Städtenetzwerken geschwächt.¹
2. Außerdem blieben die Möglichkeiten einer netzwerkübergreifenden *Verbreitung und Nutzbarmachung der Programmergebnisse* weitgehend unausgeschöpft (vgl. hierzu auch BRAUN 2004, S. 221 u. HUERTO ROMERO 2004, S. 50). Als einziges Medium zum Informationsaustausch über die Grenzen der thematischen Netzwerke hinweg dient die Programmzeitschrift „URB-AL Info“, die zweimal jährlich – allerdings in nur sehr allgemeiner und nicht fachspezifischer Form – über die Aktivitäten und Projekte der verschiedenen Netzwerke berichtet.² Die Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“ ergab, dass die Mitglieder kaum über die Aktivitäten der anderen Netzwerke Bescheid wissen: so gaben die Befragten des Netzwerks Nr. 8 an, nur sehr unzureichend über die Ergebnisse der anderen URB-AL-Netzwerke und ihrer Projekte informiert worden zu sein.³
3. Insgesamt wurde die zentrale Funktion der Netzwerkkoordinatoren im Haushalt der Phase II des URB-AL-Programms mit nur 15% der Mittel bedacht (vgl. UGARTE & VERGARA 2006, S. 66). Obwohl aus den Erfahrungen der Phase I des URB-AL-Programms ersichtlich wurde, dass die Koordinatorenstädte meist nicht in der Lage sind, die Netzwerkkoordination aus eigenen Mitteln fortzuführen, wurde in der Gestaltung der Förderkonditionen der Phase II keine *Übergangsförderung* vorgesehen und den betroffenen Stadtverwaltungen auch keine beratende Unterstützung für die Erarbeitung einer eigenen Fortsetzungsstrategie angeboten. Stattdessen wurde hingenommen, dass die zentrale Vernetzungsfunktion der thematischen Netzwerke wegfiel, bevor die Mehrzahl ihrer gemeinsamen Projekte überhaupt begonnen hatte. Dadurch wurde der Isolierung der einzelnen Projektnetzwerke und der mangelnden Verbreitung ihrer Ergebnisse Vorschub geleistet.
4. Durch die fixe Bindung der *Beantragungsmöglichkeit von A-Projekten* an den EU-geförderten *Kofinanzierungszeitraum* der zentralen Netzwerkkoordination hatten selbst die aus eigener Anstrengung fortgeführten Städtenetzwerke der ersten Phase des URB-AL-Programms keine Möglichkeit mehr, zusätzliche Mitgliedsstädte in die intensivere Projektkooperation einzubinden. B-Projekte konnten zwar bis April 2006 weiter beantragt werden, doch als Zulassungsvoraussetzung mussten die Partner an einem bereits abgeschlossen A-Projekt teilgenommen haben, was die Aufnahme neuer Kooperationspartner unmöglich machte.

¹ Von Städten selbst getragene Netzwerke sind sowohl in der EU (z.B. Eurocities; <http://www.eurocities.org>) als auch in Lateinamerika (z.B. Mercociudades; <http://www.mercociudades.org>) meist weit erfolgreicher im Aufbau wirksamer Lobbystrukturen als die URB-AL-Städtenetzwerke (vgl. UGARTE & VERGARA ebd.).

² „URB-AL Info“ (http://ec.europa.eu/comm/europeaid/projects/urbal/infos/index_en.htm) ist zwar im Internet verfügbar, kann aber nicht online abonniert werden. So müssen Interessenten die Homepage besuchen, um nach etwaigen Ausgabe zu suchen, was umständlich ist und daher die Reichweite der Zeitschrift unnötig reduziert.

³ Auf einer Skala von 0 bis 10 („gar nicht“ bis „sehr gut“) bewerteten die EU-Projektteilnehmer 2005 den Grad, wie gut sie informiert worden waren, mit nur 2,3 und die lateinamerikanischen Befragten mit 3,0 Punkten.

5. Die **Programmlaufzeit** der Phase URB-AL II wurde so knapp bemessen, dass die Mitgliedsstädte der Netzwerke Nr. 13 und 14 aufgrund eines etwas verzögerten Starts der Netzwerkkoordination keine Möglichkeit mehr hatten, auf der Basis abgeschlossener A-Projekte umsetzungsorientierte B-Projekte zu beantragen. Da auch den anderen fünf neuen Netzwerken nur ein sehr beschränkter Zeitraum für die Entwicklung und Einreichung von B-Projekten zur Verfügung stand, konnte diese Form der vertieften und stärker umsetzungsorientierten Kooperation nur von den älteren Netzwerken umfangreicher genutzt werden. Durch diesen Anachronismus in der Programmplanung wurden mit dem letzten *Call for Projects* am 30.04.2006 die Möglichkeiten der Weiterentwicklung der noch in voller Dynamik befindlichen Netzwerke Nr. 9 bis 14 abrupt gestoppt und weitgehend auf die Abarbeitung bereits genehmigter Projekte reduziert, sofern es den Koordinatorenstädten nicht gelingt, alternative Entwicklungsszenarien zu erschließen.
6. Das **Budget des URB-AL-Programms** war, trotz seiner Verdreifachung gegenüber der ersten Phase, mit 50 Mio. Euro für sechs Jahre – einem Zeitraum in dem zehn *Calls* stattfanden – zu knapp bemessen.¹ So stand in der letzten Projekteinreichungsrunde vom 30.04.2006 einer Restsumme von Programmmitteln in Höhe von ca. 3,5 Mio. Euro eine Antragssumme von fast 30 Mio. Euro gegenüber. Die im letzten *Call* eingereichten 64 Projektanträge (39 A- und 25 B-Projekte), für deren Ausarbeitung die Mitgliedsstädte durchschnittlich je Antrag rund 500 nicht kofinanzierbare Arbeitsstunden aufwenden, dokumentieren das immense Interesse europäischer und lateinamerikanischer Stadtverwaltungen an einer Fortsetzung des URB-AL-Programms.
7. Darüber hinaus setzte EuropeAid eine meist sehr strikte Anwendung der **starren** und für transnationale Projekte zwischen europäischen und lateinamerikanischen Kommunalverwaltungen teilweise unpassenden **kommissionsinternen Regeln** für die Planung und Abwicklung der **gemeinsamen Projekte** durch.² Gleichzeitig fehlten zunächst über Jahre hinweg klare, transparente und allgemein zugängliche Richtlinien bzw. Leitfäden für die Projektmanager, die insbesondere auf lateinamerikanischer Seite noch nie zuvor Erfahrungen in der komplexen Abwicklung von EU-Projekten sammeln konnten. Das erste Seminar zur Schulung von Mitarbeitern der Mitgliedsstädte in der korrekten finanziellen und administrativen Abwicklung transnationaler EU-Projekte wurde erstmals im März 2006 – also nach knapp 10 Jahren Programmlaufzeit und wenige Wochen vor dem letzten *Call for Projects* – durch das Dokumentationszentrum CDPU in Málaga abgehalten.

Die aufseiten der EU-Kommission **nicht existente Partizipationskultur** bei der Planung von Förderprogrammen führte dazu, dass das Angebot der Koordinatorenstädte, ihre langjährigen Erfahrungen im Management transnationaler Städtenetzwerke in die Entwicklung entsprechender Folgeprogramme einfließen zu lassen, abgelehnt wurde. Gegenüber den Netzwerkkoordinatoren ließen Vertreter der Europäischen Kommission bereits Ende 2005 verlauten, dass

¹ Bei der offen gestellten Frage 14 der Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“ wurden problematische Programmbedingungen wie die zu kurze Programmlaufzeit und nicht ausreichende Finanzmittel an zweiter Stelle von 26 verschiedenen Kritikpunkten genannt (13 Nennungen; EU: 11 u. LA: 2).

² Bei der offenen Frage 14 wurde dieses Problem an erster Stelle von 26 verschiedenen Punkten genannt (15 Nennungen; EU: 10 u. LA: 5).

die *europäisch-lateinamerikanischen Städtenetzwerke nicht* im Rahmen der kommenden Förderperiode 2007 bis 2013 *weiterfinanziert* werden (vgl. ROTHFUSS 2006a, S. 172). Damit ignoriert die EU-Kommission die seitens der europäischen und lateinamerikanischen Staats- und Regierungschefs in der „*Declaración de Guadalajara*“¹ verfasste Forderung sowie die Empfehlung der Evaluationsberichte der ersten und zweiten Phase des URB-AL-Programms zur Fortsetzung und Ausweitung der transnationalen Städtenetzwerkkooperation (vgl. DE GROOTE & CABALLEROS 2004, S. 21 u. UGARTE & VERGARA 2006, S. 67). Statt vieler kleiner Projekte setzt die EU-Kommission in Zukunft verstärkt auf das ressourcenintensive und personalextensive Instrument der Budgethilfe (vgl. SCHMIDT 2005) – unter anderem, um den Verwaltungskostenanteil an der geleisteten Hilfe zu senken (dieser lag jedoch schon 2001/2002 bei nur 24% des Vergleichswerts der deutschen Entwicklungszusammenarbeit; vgl. EU-KOMMISSION 2004b, S. 82). Es wird zwar voraussichtlich eine Art Folgeprogramm für europäische und lateinamerikanische Kommunalverwaltungen geben – allerdings für nur wenige Teilnehmer in etwa einem Dutzend kleiner Projektnetzwerke mit deutlich erhöhten Fördersummen. Für über 90% der im Rahmen der thematischen Städtenetzwerke des URB-AL-Programms zusammengeschlossenen Kommunalverwaltungen würde dies dennoch den Ausschluss von den interregionalen Kooperationsaktivitäten bedeuten. Das Motto „*integration of the fittest*“ (ROTHFUSS 2006a, S. 160) wäre mit dieser Entscheidung zum Leitbild erhoben und eine verschärft selektive Förderung der bereits im URB-AL-Programm dominanten Akteure euro-lateinamerikanischer Städtekooperation wäre damit zu erwarten. Eine solche Entwicklung liefe sowohl der Zielsetzung der regionalen Integration in Lateinamerika als auch der Verstärkung einer strategischen Partnerschaft mit Europa diametral entgegen.

Die EU-Kommission hat das URB-AL-Programm unter der Annahme konzipiert, dass eine *dreijährige Anschubfinanzierung* ausreichen würde, um es der jeweiligen Koordinatorenstadt zu ermöglichen, ein rund 200 Städte aus ca. 30 Staaten umfassendes Städtenetzwerk anschließend selbständig und eigenfinanziert fortzuführen. Diese Annahme der selbst tragenden Städtenetzwerke basiert auf dem Grundsatz der EU-Förderpolitik im Bereich Außenhilfe, der zufolge „keine Institutionen, sondern nur Projekte gefördert werden.“² Allerdings wurden zur Erreichung des Ziels selbst tragender Städtenetzwerke seitens EuropeAid keinerlei unterstützende Maßnahmen, weder in Form von Beratung, noch in Form einer reduzierten Übergangsförderung, vorgesehen (vgl. DE GROOTE & CABALLEROS 2004, S. 51). Selbst wenn sich eine schlanke Variante einer zentralen Netzwerkkoordination im Falle einer wohlhabenderen (europäischen) Stadtverwaltung weiterfinanzieren ließe, so ist doch das Kernstück der Netzwerkkkooperation aus der Sicht der Partner die Zusammenarbeit in den gemeinsamen Projekten (s. Abb. 28, Teilfrage 3). Wenn die EU-Kommission allerdings in der Förderperiode 2007

¹ Artikel 86 bis 88: http://ec.europa.eu/comm/world/lac-guadal/declar/01_decl_polit_final_en.pdf

² Experteninterview mit Jérôme Poussié (URB-AL-Verantwortlicher der EU-Generaldirektion für auswärtige Beziehungen in der Phase URB-AL I, aktuell „*Jefe de Cooperación*“ der Delegation der EU in Uruguay und Paraguay), 28.03.2006. Dass die EU-Kommission allerdings selbst nicht sehr von der Möglichkeit der unabhängigen Fortsetzung der Netzwerkkoordination überzeugt ist, verrät sie, indem sie auf der offiziellen Programmhomepage alle Netzwerke, deren EU-geförderte Koordinationszeit abgelaufen ist, als „*réseaux ayant terminé leurs activités*“ (http://ec.europa.eu/comm/europeaid/projects/urban/coordinator/index_fr.htm) bezeichnet, selbst wenn eine Koordinatorenstadt die Netzwerkaktivitäten aufrechterhalten hat.

bis 2013 keine entsprechenden Fonds mehr bereitstellt, muss auch der Sinn einer Fortführung der Netzwerkaktivitäten seitens der Koordinatorenstädte in Frage gestellt werden, da es Kommunalverwaltungen in aller Regel nicht möglich ist, ohne externe Unterstützung transnationale Projekte über solch große Entfernungen hinweg durchzuführen.

In der Phase II des URB-AL-Programms sah die EU-Kommission für die Koordinatorenstädte die Möglichkeit vor, ein umsetzungsorientiertes **B-Projekt** zu beantragen. Dabei ging sie davon aus, dass dieser Projekttypus als Instrument zur Förderung der Fortsetzung der Netzwerkaktivitäten dienen würde (vgl. EU-KOMMISSION 2001, S. 7 u. VIRAPATIRIN 2004, S. 116). Auch Stuttgart machte als Koordinatorenstadt des Netzwerks Nr. 8 von dieser Möglichkeit Gebrauch und beantragte das MOVIMAN-Projekt, welches schließlich mit einer zweijährigen Laufzeit von Oktober 2004 bis September 2006 genehmigt wurde. Es zeichnete sich jedoch bereits in der Antragsphase ab und bestätigte sich in der anschließenden Projektimplementierung, dass die grundlegende Konzeption eines B-Projekts es nicht erlaubt, ein konsistentes Konzept für die Fortsetzung der Gesamtnetzwerkkoordination zu integrieren. Während sich die Vernetzungsaufgaben des Koordinators eines thematischen URB-AL-Netzwerks auf rund 200 Partner aus 30 Staaten erstrecken, sieht die Konzeption eines B-Projekts die Fokussierung auf nur maximal 15 Teilnehmer vor und verlangt eine Konzentration der Finanzmittel auf konkrete lokale Umsetzungsmaßnahmen.

In der Realität stellt sich demnach die **Problematik der Fortsetzung** der transnationalen Kooperationsaktivitäten **sehr viel komplexer** dar als das seitens der EU-Kommission angenommene lediglich Anschließen eines Austauschprozesses, der dann ohne großen Kostenaufwand allein mittels moderner Kommunikationstechnologien am Rande eines parallel laufenden URB-AL-Projekts aufrechterhalten werden könnte. Da die koordinierenden Stadtverwaltungen meist weder erfahren genug sind, alternative Fördermittel auf internationaler Ebene zu akquirieren, noch über die Finanzmittel verfügen, die Netzwerkkoordination vollständig aus Eigenmitteln fortzuführen (vgl. DE GROOTE & CABALLEROS 2004, S. 51 u. UGARTE & VERGARA 2006, S. 60), folgte nach bisherigen Erfahrungen auf das Auslaufen der EU-Fördermittel, insbesondere im Falle der von lateinamerikanischen Städten koordinierten Netzwerke, meist ein abruptes Ende der Gesamtsteuerung. Die Folge war das Auseinanderbrechen des thematisch orientierten Netzwerküberbaus und die Desintegration der aktiveren Teile in isoliert für wenige Jahre weiterexistierende Projektnetzwerke.¹

Auch die weiteren Instrumente des URB-AL-Programms, die eine dauerhafte Fortführung der transnationalen Städtenetzwerke unterstützen sollen, erwiesen sich bisher als nahezu wir-

¹ Schon Mitte 2005, also zwei bis drei Jahre nach dem Ende des EU-geförderten dreijährigen Koordinationszeitraums, verfügten nur noch vier der acht Koordinatorenstädte der ersten Phase des URB-AL-Programms noch über eine Netzwerk-Homepage. Nur Málaga (für drei Jahre) und Stuttgart (nach einer einjährigen Unterbrechung voraussichtlich dauerhaft) gelang es mittels Eigenfinanzierung, die Netzwerkkoordination aufrechtzuerhalten. Im Falle der fünf jüngeren Netzwerke der Phase URB-AL II lässt sich 2006 zum Ende der EU-Förderung der Netzwerkkoordination nur im Falle des von der Diputació Barcelona geführten Städtenetzwerks Nr. 12 „Förderung von Frauen in örtlichen Entscheidungsgremien“ und des von Porto Alegre koordinierten Netzwerks Nr. 9 „Örtliche Finanzen und Beteiligungshaushalt“ eine konkrete Fortsetzungsstrategie erkennen, die über die Beantragung eines B-Projekts hinausreicht.

kungslos. Sowohl das Dokumentationszentrum des URB-AL-Programms (s. Kap. 2.4.2), das unter anderem die direkte elektronische Verfügbarkeit aller Ergebnisse der 13 thematischen Städtenetzwerke gewährleisten soll als auch das Observatorium für Dezentrale Kooperation zwischen der Europäischen Union und Lateinamerika (s. Kap. 2.4.2), welches die Erfahrungen der interkontinentalen Städtekooperation systematisieren soll, können als äußerst sinnvolle Ergänzung für ein System aktiver Städtenetzwerke angesehen werden. Wenn die Städtenetzwerke jedoch nicht mehr weiter gefördert werden, dann können auch diese beiden Einrichtungen – entgegen den Erwartungen der Programmgutachter UGARTE & VERGARA (2006, S. 44) – mit ihrer Dokumentations- und Analysearbeit kaum einen nennenswerten Beitrag zur dauerhaften Fortsetzung der euro-lateinamerikanischen Städtenetzwerke leisten.

5.3.2 Probleme auf der Ebene des Netzwerks Nr. 8

Die grundlegende Aufgabe eines thematischen Netzwerks ist es, seinen Mitgliedern eine Begegnungs- und Austauschplattform zu bieten, auf deren Basis die Teilnehmer engere Partnerschaften für die Entwicklung, Beantragung und Durchführung gemeinsamer Projekte eingehen können. Entgegen der theoretischen Annahme idealtypischer Netzwerkmodelle erweist sich die Erwartung der Selbststeuerung im transnationalen Zusammenhang als verkürzt: „Vielmehr ist ein strategisch orientiertes, nicht eigenen Interessen verpflichtetes Interdependenzmanagement erforderlich“ (BUTZIN 2000, S. 157). Der Koordinatorenstadt kommt in diesem Sinne innerhalb des Städtenetzwerks neben den umfangreichen administrativen und organisatorischen Aufgaben die zentrale Vernetzungsfunktion zu, im Sinne eines Moderators den Informationsfluss und die Kontakte mit und zwischen den Netzwerkmitgliedern zu intensivieren und zu dynamisieren. Darüber hinaus hat das Koordinierungsbüro die Aufgabe, die Ergebnisse der gemeinsamen Projekte innerhalb des gesamten Städtenetzwerks zu verbreiten und somit einem weiteren Nutzerkreis zugänglich zu machen.

Im „Mehrebenenmodell zur Analyse transnationaler Städtenetzwerkkooperation“ (s. Abb. 19) ist die Stadt Stuttgart als Koordinatorin des thematischen Netzwerks „Steuerung der urbanen Mobilität“ aufgrund ihrer transnationalen Vernetzungsaufgaben in erster Linie der „Informationsnetzwerksphäre“ (1.b) zuzurechnen. Da sie darüber hinaus an fünf gemeinsamen Projekten beteiligt ist, hat sie selbst auch Anteil an der „Projektnetzwerksphäre“ (1.c). Schließlich stellt sie einen Netzwerkknotenpunkt dar, der in der „lokalen Aktionsphäre“ (2) verortet ist und der sowohl für die Umsetzung von Netzwerkimpulsen in kommunalpolitisches Handeln sorgen als auch den Aufbau möglichst umfangreicher Kooperationsbeziehungen in der „sekundären lokalen Netzwerksphäre“ (2.b) durch die Vernetzung mit zivilgesellschaftlichen Institutionen vor Ort leisten soll. In der Realität konnten diese anspruchsvollen Aufgaben und Funktionen nur in eingeschränktem Umfang erfüllt werden.¹ In welchen Bereichen sich dies-

¹ Zwar erhielt das Koordinierungsbüro in der Befragung Nr. 2 „Evaluierung“ eine relativ gute Bewertung: Auf einer Likert-Skala von 0 bis 10 („extrem schlecht“ bis „extrem gut“) schätzten die Mitgliedsstädte die Koordinationsstätigkeit mit 8,3 (LA) und 7,8 (EU) sowie die externen Partner mit 8,3 (LA) und 6,8 (EU) ein (vgl. ROTHFUSS 2002c, S. 10). Bei der offenen Frage 14 der Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“ wurden jedoch im Hin-

bezüglich Defizite zeigten und wodurch sie verursacht wurden, soll im Folgenden überblicksartig dargestellt werden:

1. Die Kofinanzierung der Koordination des Netzwerks Nr. 8 erfolgte noch nach den Förderkonditionen der ersten Phase des URB-AL-Programms, die lediglich einen maximalen Zuschuss von 350.000 Euro für einen Zeitraum von drei Jahren vorsahen. Obwohl die Landeshauptstadt Stuttgart aufgrund höherer freiwilliger Eigenbeiträge 57% statt der verpflichtenden 30% in das Gesamtbudget von 613.000 Euro einbrachte, ließen die umfangreichen Aufgaben angesichts der in Deutschland vergleichsweise hohen Personalkosten nur eine *sehr knappe Personalausstattung* mit zwei vollen Stellen zu.¹ Damit wurde die grundlegende Konzeptionierung der zentralen Koordinationseinheit nicht den hohen Anforderungen des Aufbaus eines großen transnationalen Städtenetzwerks gerecht, denn die „Vertrauens- und Netzwerkbildung erfordert einen hohen Zeit-Kosten-Mühe-Einsatz“ (BUTZIN 2000, S. 151). Die Personalsituation ließ nur eine extensive Betreuung der einzelnen Netzwerkmitglieder und der gemeinsamen Projekte zu. Entsprechend gering gestalteten sich die Spielräume, um festgestellten Asymmetrien in der Einbindung einzelner Länder und Regionen in die Netzwerkaktivitäten (vgl. ROTHFUSS 2002a, S. 6) angemessen gegenzusteuern, da diese Maßnahmen mit einem großen Betreuungs- und Kostenaufwand verbunden sind.
2. Die *Einbindung von Expertenwissen in die Arbeit der Netzwerkkoordination* gelang nur ansatzweise. Die drei Experten, die das Grundlagendokument des Netzwerks Nr. 8 „Steuerung der urbanen Mobilität“ verfasst hatten, standen – entgegen dem eigentlichen Auftrag – während der weiteren Koordinationstätigkeit nur in stark eingeschränktem Umfang zur Verfügung. Die Stadt Stuttgart selbst konnte zwar über die zuständigen Fachabteilungen in fünf gemeinsame Projekte eingebunden werden, doch eine thematische Begleitung und Orientierung der Steuerung des Netzwerks selbst fand seitens der fachkompetenten kommunalen Stellen – wie in den Netzwerken der ersten Phase des URB-AL-Programms generell (vgl. DE GROOTE & CABALLEROS 2004, S. 3) – nur unzureichend statt. Ein verwaltungsinternes und ämterübergreifendes Netzwerk zum Thema Mobilität, das im Zusammenhang mit der Netzwerkkoordination in einer damals noch recht losen Form entstanden war, entwickelte sich jedoch seit 2005 sehr dynamisch weiter und dient heute in politischen und strategischen Fragen des städtischen Verkehrs als informeller „Think Tank“ innerhalb der Landeshauptstadt Stuttgart.²
3. Die *Verknüpfung des Städtenetzwerks mit dem regionalen Mobilitätscluster* der Koordinatorenstadt Stuttgart gelang nur in einzelnen Fällen in intensiverer Form. Das umfangreiche regionale Mobilitätsnetzwerk, das noch eng in die Beantragung des Netzwerks eingebunden worden war, beteiligte sich während des dreijährigen Koordinationszeitraums nur noch sehr punktuell an der weiteren Entwicklung des Städtenetzwerks. Synergieeffekte

blick auf persönliche Kritik am URB-AL-Programm Defizite in der Koordination des Netzwerks Nr. 8 an dritter Stelle von 26 verschiedenen Kritikpunkten genannt (10 Nennungen; EU: 5 u. LA: 5).

¹ Die Koordinierungsbüros der Netzwerke, denen lateinamerikanische Städte vorstehen, konnten aufgrund geringerer Personalkosten personell deutlich besser ausgestattet werden.

² Experteninterview mit Wolfgang Forderer, ehemaliger Koordinator des Netzwerks Nr. 8 und aktueller Leiter des verwaltungsinternen Mobilitätsnetzwerks bei der Landeshauptstadt Stuttgart (19.05.2006).

mit weiteren Mobilitätskongressen, -projekten oder sonstigen Initiativen und mit dem Thema befassten zivilgesellschaftlichen Organisationen in der Region Stuttgart wurden nur sporadisch genutzt.¹

4. Die Verlaufskurve der **Intensität und Flächenhaftigkeit der Netzwerkkommunikation** verlief, wie generell in den gemeinsamen Projekten, mit sehr großen Schwankungen. Vor und während der netzwerkweiten Jahrestreffen erreichte sie sowohl hinsichtlich der räumlichen Ausgeglichenheit als auch der Intensität im fachlichen Austausch zwischen den Mitgliedern ihr Maximum. In den Zwischenzeiten fiel sie jedoch stark ab und reduzierte sich auf Kontakte mit den Projektkoordinatoren und einem aktiveren Kern von Mitgliedsstädten. Das Gesamtnetzwerk konnte in diesen Zwischenphasen nur noch sehr extensiv in die Netzwerkkommunikation eingebunden werden – in erster Line über das dreimal jährlich erscheinende Netzwerkmagazin „*Control of Urban Mobility*“, das elektronisch (Verteilergröße ca. 500 E-Mail-Adressen) und in Papierform (ca. 250 Exemplare) an alle Netzwerkmitglieder versendet wurde.²
5. Das **Koordinationspersonal** war zwar aufgrund seiner Fremdsprachenkenntnisse (Englisch, Spanisch, Portugiesisch und Französisch) in der Lage, die Kommunikation weitgehend sprachbarrierefrei mit dem gesamten Kooperationsgebiet des Netzwerks Nr. 8 zu führen. Es mangelte jedoch an praktischer Erfahrung im Management der komplexen transnationalen EU-Projekte und an zusätzlichen Personalkapazitäten, um eine dauerhaft intensive Betreuung der Netzwerkmitglieder bei der Beantragung und Durchführung von gemeinsamen Projekten zu gewährleisten. Diese Unterstützung wäre nötig gewesen, um eine größere Anzahl genehmigter Projekte und gleichzeitig eine stärkere Einbindung lateinamerikanischer Mitgliedsstädte in die Aufgabe der Projektkoordination zu erzielen. Mit einer Anzahl von bislang zehn gemeinsamen Projekten liegt das Netzwerk Nr. 8 im programmweiten Vergleich im unteren Bereich (s. Abb. 12). Während im Durchschnitt aller URB-AL-Netzwerke 42% der Projektkoordinationen auf lateinamerikanische Mitgliedsstädte entfallen (s. Abb. 44), macht dieser Anteil im Netzwerk Nr. 8 nur 20% aus.
6. Die **Integration der Projekte in den Gesamtzusammenhang des Netzwerks** gelang nur ansatzweise. Dies lag zum einen an der bereits in Kapitel 5.3.1 erwähnten Phasenverschiebung zwischen dem Zeitraum der EU-geförderten Netzwerkkoordination und der Laufzeit der gemeinsamen Projekte. Beim letzten Jahrestreffen im Januar 2003 konnten nur die ersten vorläufigen Ergebnisse der ersten vier A-Projekte vorgestellt werden. Kontinuierliche Netzwerktreffen wären eine ideale Plattform zur Förderung des Austauschs zwischen den gemeinsamen Projekten und zur weiteren Verbreitung ihrer Ergebnisse im Netzwerk Nr. 8 gewesen. Aufgrund der Einstellung der EU-Förderung konnten die Jahres-

¹ Als z.B. die Landeshauptstadt Stuttgart 2002 in Kooperation mit dem Land Baden-Württemberg, der regionalen Automobilindustrie und Dienstleistungsfirmen im Mobilitätsbereich das jährlich stattfindende „*World Mobility Forum*“ (<http://www.worldmobilityforum.de>) ins Leben rief, wurde das URB-AL-Netzwerk „Steuerung der urbanen Mobilität“ nur in äußerst begrenztem Umfang an den Aktivitäten beteiligt.

² Der seitens der Netzwerkpartner wahrgenommene Mangel an häufigeren persönlichen Kontakten zeigte sich bei der Befragung Nr. 2 „Evaluierung“ (2002) insbesondere auf der Seite der lateinamerikanischen Befragten: 65% von ihnen gaben an, es gebe zu selten telefonischen Kontakt und 60% vermissten häufigere persönliche Begegnungsmöglichkeiten (EU: 29,2 bzw. 34,8%). Dieses Ergebnis bestätigte sich erneut bei der Frage 14 der Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“ (2005), bei welcher die mangelnde Vertiefung der Kontakte zwischen den Netzwerkmitgliedern an sechster Stelle von 26 Kritikpunkten genannt wurde (7 Nennungen; EU: 2 u. LA: 5).

treffen jedoch nicht weiter fortgesetzt werden.¹ Ab September 2003 fiel die Koordinatorenstadt Stuttgart als zentrale Informationsdrehscheibe innerhalb des thematischen Netzwerks vollständig aus und die Projektergebnisse konnten somit bis zum Wiedereinsetzen der Netzwerkkoordination im November 2004 auch nicht mehr über die elektronischen Kommunikationsmedien und das Netzwerkmagazin verbreitet werden. Die Verbreitungsmöglichkeiten fachlicher Resultate über diese Medien stellte sich zudem als schwierig heraus, da sie nur in sehr begrenztem Umfang eine detailliertere Berichterstattung über spezifisches Know-how, lokale Erfahrungen und *Best Practice*-Beispiele ermöglichten. Teilweise war auch die Bereitschaft bzw. Fähigkeit der Projektkoordinatoren zur entsprechenden Aufbereitung, Weitergabe und Verbreitung fachspezifischer Projektergebnisse im gesamten Städtenetzwerk begrenzt (vgl. hierzu auch DE GROOTE & CABALLEROS 2004, S. 46).

Zur *dauerhaften Wahrung der Dynamik eines transnationalen Städtenetzwerks* über den dreijährigen EU-geförderten Koordinationszeitraum hinaus bedarf es der permanenten Gewährleistung eines ausreichend intensiven Informationsflusses seitens der Netzwerkkoordination sowie der Schaffung der Möglichkeit persönlicher Treffen und der Durchführung konkreter Projektaktivitäten. Sind diese Impulse und Anreize nicht mehr in ausreichender Intensität gegeben, verlieren die Mitgliedsstädte längerfristig den Kontakt zum Netzwerk. Ein transnationales Städtenetzwerk ist zudem aufgrund politischer und personeller Wechsel bei den teilnehmenden Institutionen, die häufig zum völligen Abbruch der Netzwerkbeziehungen führen, in stetigem Wandel begriffen und weist daher immer gleichzeitig dynamische und auch inaktive Teile auf. Aus diesem Grund ist eine gewisse „Durchsatz- und Erneuerungsrate der Netzwerkakteure“ (BUTZIN 2000, S. 161) unvermeidlich.

Im Hinblick auf die Frage der *Dauerhaftigkeit der Koordinationstätigkeit* durchlief das Stuttgarter *Netzwerk Nr. 8* „Steuerung der urbanen Mobilität“ nach Beendigung der EU-Förderung im September 2003 eine von starken Schwankungen gezeichnete Entwicklung. Im Rahmen der Anfang 2002 durchgeführten Befragung Nr. 2 „Evaluierung“ hatten sich noch 100% der 73 erfassten Netzwerkmitglieder grundsätzlich für eine Fortsetzung der Aktivitäten des Städtenetzwerks nach dem Ende des Förderungszeitraums 2003 ausgesprochen.² Drei Jahre später bestätigte sich dieses Ergebnis bei der Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“ weitgehend: Auf einer numerischen Likert-Skala von 0 bis 10 („gar nicht“ bis „sehr stark“) bewerteten die 42 lateinamerikanischen Projektteilnehmer ihr „Interesse an der dauerhaften Fortsetzung des URB-AL-Programms“ mit 9,6 und die 28 europäischen mit 8,2 Punkten. Dieses Ergebnis bestätigt erneut, dass die euro-lateinamerikanischen Städtenetzwerke insbesondere für die Kommunalverwaltungen Lateinamerikas eine sehr große Bedeutung besitzen, da sie für die Mehrheit der Beteiligten die einzige Möglichkeit darstellen, bedarfsgesteuert von

¹ Die Stadt Málaga finanzierte 2004 bis 2006 aus eigenen Mitteln drei zusätzliche Jahrestreffen im Netzwerk Nr. 6 „Städtische Umwelt“ und übernahm dabei sogar die Reisekosten für Vertreter von Stadtverwaltungen, die über keine ausreichenden finanziellen Mittel für die Anreise verfügten (vgl. ROTHFUSS & MARÍN COTS 2005).

² Die Zustimmung zu einer Fortsetzung der Netzwerkaktivitäten fiel bei den lateinamerikanischen Befragten deutlicher aus (74,5% „ja“ und 25,5% „eher ja“) als bei den europäischen (40% „ja“ und 60% „eher ja“).

interkommunaler Kooperation und Know-how-Transfer auf der internationalen Ebene zu profitieren.

Obwohl die Ergebnisse der Befragung Nr. 2 „Evaluierung“ bereits Ende 2002 vorlagen (vgl. ROTHFUSS 2002d), die das überwältigende Interesse der Netzwerkmitglieder an einer dauerhaften Fortsetzung der transnationalen Kooperationsaktivitäten verdeutlichen, wurden mit dem offiziellen Ende des um ein halbes Jahr verlängerten Förderungszeitraums der Netzwerkkoordination im September 2003 die Koordinationsaktivitäten seitens der Landeshauptstadt Stuttgart abrupt eingestellt. Dabei wurde die Bestimmung des Fördervertrags zwischen der Stadtverwaltung und der EU-Kommission außer Acht gelassen, die zu einer unabhängigen Fortsetzung der Netzwerkkooperation verpflichtet.¹ Der Logik einer rigiden und mitunter etwas kurzsichtigen kommunalen Sparpolitik folgend, wurden die Mitarbeiter des Koordinierungsbüros umgehend auf andere offene Stellen in der Stadtverwaltung versetzt, ohne Arbeitskapazitäten für eine zumindest minimale Weiterbetreuung des transnationalen StädteNetzwerks bereitzustellen, in dessen Aufbau die Landeshauptstadt über fast fünf Jahre hinweg umfangreiches finanzielles und persönliches Engagement investiert hatte.

Zum Zeitpunkt der Einstellung der zentralen Koordinationstätigkeit im September 2003 hatten nur vier der später insgesamt zehn gemeinsamen Projekte des Netzwerks Nr. 8 überhaupt ihre Arbeit aufgenommen und keines war abgeschlossen. Somit fiel die zentrale Vernetzungsstelle mit der Funktion eines zwischen den Netzwerkmitgliedern und den Subnetzwerken der gemeinsamen Projekte verbindenden „hub“ (ANHEIER & KATZ 2004, S. 211) aus und die späteren Folgeprojekte mussten zunächst ohne die Unterstützung der zentralen Netzwerkkoordination ausgearbeitet und eingereicht werden. Zum Ende des Förderungszeitraums existierte in der Landeshauptstadt Stuttgart – trotz früherer Gemeinderatsbeschlüsse zum langfristigen Ausbau der Stadt als weltweites Kompetenzzentrum für Mobilität und trotz der parallelen Durchführung eines jährlichen „World Mobility Forum“² – keinerlei Konzept, wie das europäisch-lateinamerikanische StädteNetzwerk in eine die internationalen Beziehungen betreffende kommunalpolitische Gesamtstrategie eingebunden und weiterbetrieben werden könnte.

Im Hinblick auf die **Netzwerk-kommunikation** war Mitte 2005 – also weniger als zwei Jahre nach dem Auslaufen der EU-geförderten regulären Netzwerkkoordination – festzustellen, dass rund 80% der 185 Mitgliedsstädte keinen ständigen Kontakt mehr zum Koordinierungsbüro unterhielten. Im Rahmen der noch aktiven Netzwerkkontakte waren 2005 monatlich noch ca. 100 persönliche E-Mail-Kontakte zwischen der Koordination und den Partnern zu verzeichnen. Anfang 2005 wurde das Internet-Diskussionsforum „URB-AL-Stuttgart“ eingerichtet, um mangels direkter Austauschmöglichkeiten im Rahmen persönlicher Begegnungen auf Gesamtnetzwerkebene eine virtuelle Austauschplattform zu schaffen.³ Nach 16 Monaten hatte

¹ Gemäß „Contrato de Subvención entre la Comisión de la Comunidad Europea y la Landeshauptstadt Stuttgart; Programa URB-AL: Coordinación de la Red No. 8 'Control de la Movilidad Urbana'; ALR/B7-311/96/169/8“, Kapitel II.3., Absatz 11.4. gilt über den dreijährigen Kofinanzierungszeitraum hinaus: „Die Netzwerke müssen unabhängig werden und die zukünftige Kooperation der Teilnehmer sichern.“

² Nähere Informationen siehe: <http://www.worldmobilityforum.de>

³ Nähere Informationen hierzu: <http://groups.yahoo.com/groups/URB-AL-Stuttgart>

das Forum jedoch erst 33 Mitglieder, die 25 Städte aus 13 Ländern Europas und Lateinamerikas repräsentieren. Die Kommunikationsdichte zwischen den Partnern im Forum blieb bislang mit durchschnittlich zehn E-Mail-Kontakten pro Monat relativ gering. Wie dies Erfahrungen mit Foren aus den gemeinsamen Projekten bestätigen, reicht die Verfügbarkeit elektronischer Kommunikationsmittel allein nicht aus, um ohne die Möglichkeit persönlicher Begegnungen die Austausch- und Vernetzungsprozesse zwischen den Mitgliedsstädten zu intensivieren bzw. auf einem intensiven Niveau zu halten. Internet-Foren können allenfalls als Medium dienen, um durch persönliche Treffen und konkrete Projektzusammenarbeit angestoßene Austauschprozesse fortzuführen und somit zeitliche Lücken bis zur nächsten Gelegenheit einer persönlichen Kontaktmöglichkeit zu überbrücken.

5.3.3 Probleme auf der Ebene der Projektnetzwerke

Die gemeinsamen Projekte bilden den Kern der fachlichen Austauschprozesse im Rahmen der thematischen Städtenetzwerke und übernehmen gewissermaßen eine *Vermittlungsfunktion zwischen dem transnationalen Informationsaustausch und der lokalen Umsetzung*. Durch die intensivere Vernetzung mit mehreren Partnern erzielen sowohl die Projektkoordinatorstädte als auch die übrigen Teilnehmer einen höheren Grad der Netzwerk-Konnektivität und damit eine zentralere Position im Gesamtnetzwerk. Gemäß dem „Mehrebenenmodell zur Analyse transnationaler Städtenetzwerkkooperation“ (s. Abb. 19) kommt der „Projektnetzwerk-sphäre“ (1.c) die Schlüsselfunktion zu, den allgemeineren fachlichen Austausch in der eine Vielzahl von Partnern umfassenden „Informationsnetzwerksphäre“ (1.b) weiter zu spezifizieren und eine Auswahl an Städten mit einem entsprechenden lokalen Bedarf in intensivere wechselseitige Kooperationsbeziehungen zueinander zu setzen. Die im Rahmen der Projekte ausgetauschten und gemeinsam generierten Informationen und Erfahrungen sowie die Umsetzung konkreter Maßnahmen sollten direkte Auswirkungen auf die beteiligten Kommunalverwaltungen und Städte haben, die im Mehrebenenmodell den Kern der „lokalen Aktionssphäre“ (2) bilden. Indirekt profitieren schließlich weitere lokale und regionale Akteure, wenn die Projektarbeit vor Ort die Herausbildung „sekundärer lokaler Netzwerke“ (2.b) anstößt und konkrete Maßnahmen zum Nutzen der lokalen Bevölkerung umgesetzt werden.

Das Mehrebenenmodell sieht auch einen *Rückfluss von Know-how und Impulsen* in die übergeordnete „transnationale Informationssphäre“ (1) hinein vor. Dieser vollzieht sich, wenn die einzelnen Partner lokal gewonnene Erfahrungen und erfahrungsgesättigtes Anwendungswissen in die gemeinsamen Projekte einbringen und diese Informationen wiederum über die Projekt- und schließlich Netzwerkkoordination dem thematischen Gesamtnetzwerk zur Verfügung gestellt werden. Durch das anwendungsgerechte Aufbereiten und Publizieren der lokalen Erfahrungen in Form von Online-Handbüchern oder die Vorstellung von Ergebnissen auf Fachtagungen und in einschlägigen Publikationen findet ein Rückfluss lokalen Wissens in die „ubiquitäre Informationssphäre“ (1.a) hinein statt, aus der sich schließlich weitere lokale Anwender bedienen können. Gewisse Einflussgrößen bedingen, ob die heuristisch zwischen den unterschiedlichen Interaktionsebenen des Mehrebenensystems transnationaler Städte-

netzwerke anzunehmenden „Schnittstellen“ als „Informationstransformator“ oder als „Informationswiderstand“ wirksam werden.

Die wichtigsten Faktoren, die – in direktem Zusammenhang mit den gemeinsamen Projekten – einerseits die zielgerichtete Übersetzung und aktive *Weitergabe von Expertenwissen* über die Schnittstellen in andere Ebenen hinein *behindern* und andererseits die *Aufnahme von Expertenwissen* aus anderen Ebenen für die weitere Verbreitung bzw. lokale Inwertsetzung *erschweren* („Informationswiderstand“), sollen im Folgenden überblicksartig zusammengefasst und im Anschluss durch quantitative Befragungsergebnisse aus der Perspektive der Projektteilnehmer ergänzt werden:¹

1. Das *geringe finanzielle Volumen der A-Projekte* (maximal 250.000 Euro Zuschuss) begrenzt angesichts hoher Reisekosten für die Durchführung transnationaler Projekttreffen die Möglichkeiten der direkten Anwendung und Umsetzung der behandelten Lösungsstrategien auf relativ geringfügige und punktuelle Maßnahmen.² Zudem sollte die Umsetzung nicht fast ausschließlich in den B-Projekten erfolgen, da die bisherige Erfahrung zeigt, dass nur auf etwas über 10% der A-Projekte ein umsetzungsorientiertes B-Projekt folgt.³
2. Die *geringe Laufzeit der B-Projekte* (wie bei A-Projekten maximal zwei Jahre) bedingt angesichts des größeren finanziellen Volumens (maximal 800.000 Euro Zuschuss) und der umfangreicheren Aufgaben einen enormen Zeitdruck in der Projektabwicklung. Dieser führt dazu, dass das Budget teilweise nicht voll ausgeschöpft werden kann und die Potenziale der längeren Zusammenarbeit und damit dauerhafteren Vernetzung zwischen den Partnern ungenutzt bleiben. Da die B-Projekte erst auf ein abgeschlossenes A-Projekt folgen können, starten sie erst einige Zeit nach dem Ende der EU-geförderten Netzwerkkoordination. Dadurch wird die Diffusion der Ergebnisse innerhalb des übergeordneten thematischen Netzwerks verhindert, wodurch ihre breitere Nutzung durch andere Partner weitgehend ausbleibt.
3. Das *extrem komplexe Management eines transnationalen Projektnetzwerks* (vgl. hierzu auch HUERTO ROMERO 2004, S. 50), das mehrere Sprach- und Währungsräume umfasst, überfordert nicht nur international unerfahrene Stadtverwaltungen sowohl in Lateinamerika als auch in der EU, sondern stellt selbst erfahrene externe Partner, die im Auftrag von Koordinatorenstädten das operative Projektmanagement übernehmen, noch vor große Herausforderungen. Der administrative Aufwand wird von den Projektkoordinatoren des Netzwerks Nr. 8 mit durchschnittlich 40% der Arbeitszeit angegeben, die sie insgesamt für das Projekt aufwenden. Im Mittel der beiden Projekte, die von lateinamerikanischen Stadtverwaltungen koordiniert werden, beläuft sich dieser Wert sogar auf 55%. Die Situation wurde unnötig erschwert, weil EuropeAid die Formulare und Bestimmungen für das

¹ Faktoren, die dazu führen, dass die Schnittstellen die positive Funktion der „Informationstransformation“ ausüben, werden im Kapitel 5.4 anhand der Fallstudie der Mitgliedsstadt Criciúma untersucht.

² Bei der offenen Frage 16 der Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“ wurde der Mangel an finanziellen Ressourcen an zweiter Stelle von insgesamt 18 Problemen genannt, die die lokale Umsetzung der Projektergebnisse behindern (19 Nennungen; davon 16 von lateinamerikanischen Partnern, drei von europäischen).

³ Den seither genehmigten 152 A-Projekten stehen 25 B-Projekte gegenüber, von denen lediglich 16 auf einem A-Projekt und die übrigen neun auf einer abgeschlossenen Netzwerkkoordination aufbauen.

Berichtswesen nicht genügend auf die spezifischen Erfordernisse der URB-AL-Projekte abgestimmt und keine geeigneten Leitfäden und Praxisanleitungen für Projektmanager zur Verfügung gestellt hat (vgl. DE GROOTE & CABALLEROS 2004, S. 20).

4. Die **schwache Performance lateinamerikanischer Projektkoordinatorinstädte** im Netzwerk Nr. 8 zeigt, dass die Wahrnehmung dieser anspruchsvollen Steuerungsaufgabe einer intensiven beratenden Unterstützung seitens des zentralen Koordinierungsbüros bedarf.¹ Eine eigens hierfür beauftragte erfahrene Fachkraft könnte bei einer intensiven Begleitung der Projektkoordinatoren einen wertvollen Beitrag dazu leisten, den Nutzen der Projekte durch einen reibungslosen Ablauf zu potenzieren, das Aufkommen von administrativen Unregelmäßigkeiten zu verhindern und weitere lateinamerikanische Stadtverwaltungen auf die Wahrnehmung dieser zentralen Steuerungsaufgabe vorzubereiten. Denn bisher liegt die Quote der Projekte unter lateinamerikanischer Koordination im Netzwerk Nr. 8 mit 20% weit unter dem programmweiten Durchschnitt von 42%.
5. **Mangelnde Fremdsprachenkenntnisse der Projektkoordinatoren und -teilnehmer** bremsen die Dynamik der Netzwerkkommunikation bzw. führen zur Ausgrenzung der nicht-romanischsprachigen Minderheit in den Partnerkonsortien. Im Extremfall setzen Sprachbarrieren dem transnationalen Erfahrungsaustausch enge Grenzen und stellen ein großes Hindernis für den dauerhaften Fortbestand der Kooperationskontakte dar. Das Dolmetschen während Veranstaltungen und die Übersetzung von Dokumenten ermöglichen nur in begrenztem Rahmen die Eliminierung dieser Kooperations- und Kommunikationsbarriere. Online verfügbare automatische Übersetzungsprogramme² können zwar als Notbehelf zur Überwindung von Sprachbarrieren in der E-Mail-Kommunikation eingesetzt werden, finden aber in der Praxis bisher nur sporadisch Anwendung.
6. Nur ca. ein **Drittel bis zur Hälfte der Projektteilnehmer** zeichnet sich durch eine **proaktive und kommunikationsbereite Haltung** in den transnationalen Austauschprozessen sowie im Hinblick auf lokale Umsetzungsprozesse aus (vgl. hierzu auch BRAUN 2004, S. 221).³ Während die Projekttreffen einen Höhepunkt der Kommunikation und Interaktion innerhalb des Partnerkonsortiums erzeugen, flachen die Austauschprozesse zwischen diesen persönlichen Begegnungen trotz der Verfügbarkeit elektronischer Kommunikationsmedien stark ab.⁴ Eine relativ konstante Kommunikationsintensität und eine prompte

¹ Aufgetretene Schwierigkeiten im Projektmanagement können hier nur beispielhaft genannt werden: So wechselte etwa in Arequipa (PE) kurz nach Projektstart der Bürgermeister und nutzte die auf einem separaten Konto verwaltete EU-Vorauszahlung des A-Projekts, um noch ausstehende Gehaltszahlungen seiner Berater abzuwickeln. Nach dem Einschreiten der EU-Kommission brachte die Nachfolgeverwaltung die Mittel wieder auf, so dass das Projekt fortgesetzt werden konnte. Im Falle des von Cartagena de Indias (CO) koordinierten A-Projekts warteten einige Partner noch Anfang 2006, also ein halbes Jahr nach dem offiziellen Projektende, auf seit über einem Jahr ausstehende Zahlungen für getätigte Projektausgaben. Im April 2006 verkomplizierte sich die Lage zusätzlich durch die wahlbedingte Auswechslung des Projektmanagers.

² Zum Beispiel Babelfish von Altavista (<http://babelfish.altavista.com>) oder die Übersetzungsmaschine von Google (http://www.google.com/language_tools) werden gelegentlich eingesetzt.

³ Einschätzung verschiedener Projektkoordinatoren: Dr. Dorothea Frank (30.06.2005), Manfred Kreisner (04.07.2005) und Robert Pressl (04.07.2005).

⁴ Diesen Abflachungsprozess dokumentiert beispielhaft die Entwicklung der pro Monat versendeten Nachrichten zwischen den 22 Mitgliedern des Internet-Diskussionsforums des B-Projekts MOVIMAN nach dem Abhalten des zweiten Arbeitstreffens Anfang August 2005 in Porto Alegre (der Anteil der direkt zwischen den Projektteilnehmern versendeten E-Mails wird damit nicht erfasst): Aug. 2005: 44; Sept.: 32; Okt.: 6; Nov.: 1; Dez.: 18; Jan. 2006: 4; Feb.: 3; März: 0 u. Apr.: 5. (Quelle: http://finance.groups.yahoo.com/group/moviman_family)

Reaktion auf die Anforderung von Arbeitsleistungen oder administrativen Unterlagen seitens des Koordinators kann nur vom aktiveren Kern des Partnernetzwerks erwartet werden.

7. **Häufige Personalwechsel** vor allem in den lateinamerikanischen Mitgliedsstädten (vgl. DE GROOTE & CABALLEROS 2004, S. 38 u. VIRAPATIRIN 2004, S. 118) belasten zusätzlich den Aufbau dauerhafter Kommunikations- und Kooperationsbeziehungen zwischen den Teilnehmern sowie eine reibungslose Abwicklung der Projektdurchführung. In nur ca. 10% der Fälle eines politischen Wechsels in einer lateinamerikanischen Stadtverwaltung liefen die Projektaktivitäten im Netzwerk Nr. 8 nach einer geregelten Übergabe reibungslos weiter. Ebenso groß ist der Anteil der Städte, die nach einer wahlbedingten Verwaltungsumstrukturierung aus dem Projektkonsortium gänzlich heraus fielen. In rund 80% der Fälle fand eine Fortsetzung der Teilnahme statt, wenn auch mit teilweise stark vermindertem Engagement und großen einarbeitungsbedingten Reibungs- und Zeitverlusten.
8. Statt einer **Limitierung der Beteiligung externer Partner** auf maximal ein Fünftel der Projektteilnehmer sollte ihre Integration in die gemeinsamen Projekte Pflicht sein. Sie haben nicht nur eine wichtige Rolle bei der Initiierung und Durchführung vieler gemeinsamer Projekte gespielt – in einigen Partnernetzwerken stellten sie die tragenden Säulen und dynamischen Schrittmacher dar. In den seltenen Fällen, in denen eine lokale Doppelpartnerschaft einer Mitgliedsstadt und eines externen Partners in einem gemeinsamen Projekt gegeben war, spielten sie auch eine wichtige Rolle als Partner vor Ort, wenn es um die wirkungsvolle Umsetzung erarbeiteter *Best Practice*-Lösungen ging bzw. um die längerfristige Sicherung der Netzwerkkooperation, wenn etwa wahlbedingt die politische Führung der betreffenden Kommunalverwaltung ausgetauscht worden war und die Zusage zur Mitarbeit im Netzwerk und dem Projekt erneuert werden musste. Externe Partner können auch eine zentrale Rolle beim Aufbau einer dauerhaften Basis und Finanzierungsgrundlage für selbständig fortgeführte Städtenetzwerke spielen.
9. Viele der gemeinsamen Projekte konzentrierten sich hinsichtlich der angestrebten **Endprodukte** zu sehr auf das Erstellen von Leitfäden, *Manuals*, Handbüchern, *Best Practice*-Datenbanken etc. Nach dem Verständnis des „Mehrebenenmodells zur Analyse transnationaler Städtenetzwerkkooperation“ bereichern diese Dokumente und Informationsquellen zwar die „ubiquitäre Informationssphäre“. Um jedoch tatsächlichen Wandel vor Ort zu erzielen, bedarf es – wie anhand des Fallbeispiels Criciúma in Kapitel 5.4 ersichtlich wird – eines Instruments, das es ermöglicht, anwendungsgerecht aufbereitete Informationen und aus konkreter Anschauung entstandene Umsetzungsmotivationsschübe zielgerichtet in das enge Aufmerksamkeits- und Zeitfenster eines zentralen kommunalen Entscheidungsträgers zu schleusen. Dies vermag anwendungsorientierte transnationale Projektarbeit eher zu leisten als online verfügbare Handbücher, die von externen Interessenten in der Regel nur bedingt wahrgenommen und genutzt werden. Sie enthalten darüber hinaus oft entweder keine ausreichend spezifischen Fachinformationen oder verlieren sich zu sehr in lokal-spezifischen Details der jeweiligen Projektpartner, was beides eine Replikation der angewendeten Methoden und Instrumente andernorts erschwert.

Probleme der Projektkooperation aus der Sicht der Teilnehmer

Im Rahmen der Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“ sollte mit der Frage „Wie beurteilen Sie die folgenden Probleme in Ihrem URB-AL-Projekt?“ ein Überblick quantitativ vergleichbarer Problembewertungen aus der Perspektive der Projektpartner erzielt werden. Die Auswahl der zur Einschätzung durch die 70 befragten Teilnehmer (LA: 42 und EU: 28) aufgeführten spezifischen Probleme der URB-AL-Projektzusammenarbeit stützte sich

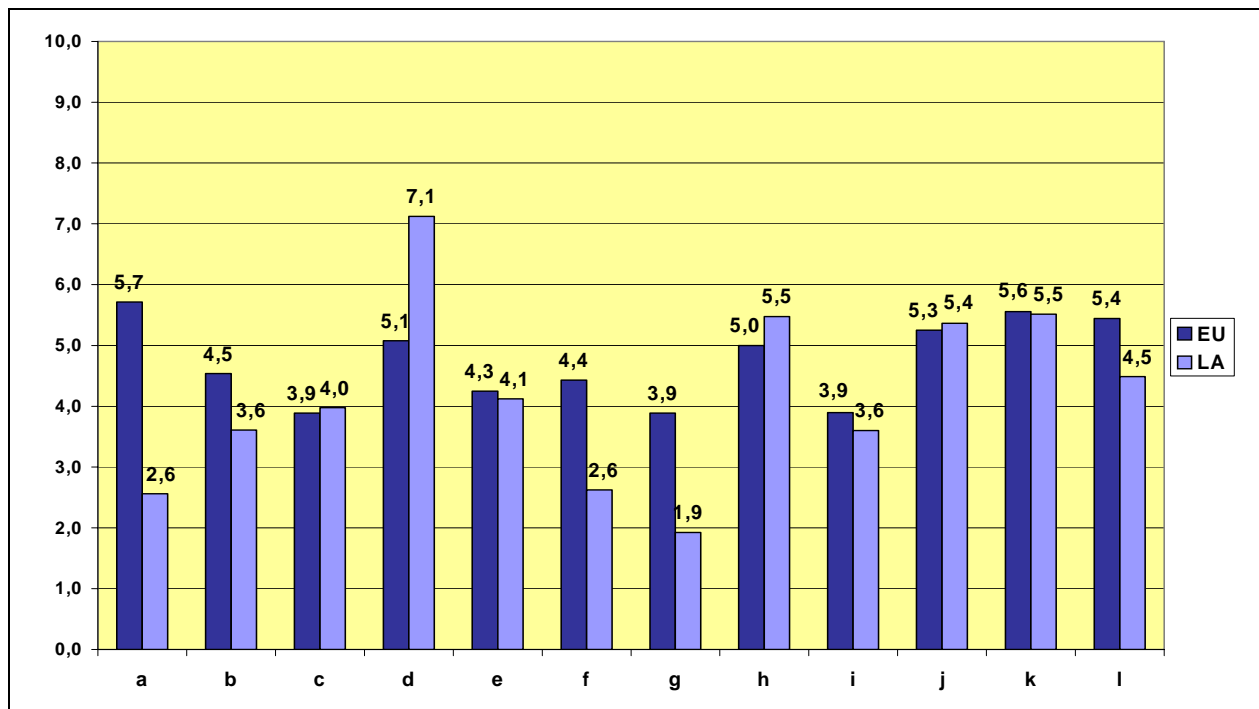
1. auf die Ergebnisse vorangegangener Experteninterviews,
2. auf die in Südbrasilien durchgeführte Fallstudie,
3. auf Erkenntnisse aus der teilnehmenden Beobachtung des Kooperationsprozesses im Netzwerk Nr. 8 und
4. auf die Evaluierungsstudie der ersten Phase des URB-AL-Programms (vgl. DE GROOTE & CABALLEROS 2004).

Die Befragten wurden aufgefordert, die Bedeutung von zwölf Problemen auf einer elfstufigen Likert-Skala von 0 bis 10 („gar kein Problem“ bis „sehr großes Problem“) zu bewerten. Die zu bewertenden Aspekte lassen sich drei Hauptkategorien zuordnen, denen eine zentrale Bedeutung für die Durchführung transnationaler Kooperationsprojekte zwischen Stadtverwaltungen zukommt. Es handelt sich dabei um

1. den ***administrativ-organisatorischen Bereich der Projektdurchführung (a bis d)***,
2. den Problemkomplex der ***Kommunikation und Kooperation zwischen den Partnern (e bis h)*** unter zusätzlicher Berücksichtigung des Kriteriums der Dauerhaftigkeit (l) sowie
3. die lokalen Zusammenhänge als Voraussetzung für die ***Umsetzung der Projektergebnisse (i bis k)***.

Die abgefragten zwölf *Items* lauteten wie folgt:

- a) Organisatorischer und ***administrativer Aufwand*** des URB-AL-Projekts;
- b) ***Begrenzte finanzielle Unterstützung*** durch die EU für das Projekt;
- c) Höhe der finanziellen ***Eigenbeteiligung von mindestens 30%***;
- d) ***Personalwechsel*** in den teilnehmenden Stadtverwaltungen während des Projekts;
- e) ***Interne Weitergabe von Projekt-Know-how*** an Mitarbeiter der eigenen Institution;
- f) ***Sprachliche Verständigung*** mit anderssprachigen Teilnehmern;
- g) ***Kommunikation über Telefon/Internet*** wegen großer Entfernung zu Partnern;
- h) ***Schwierigkeit Partner zu treffen*** aufgrund großer geographischer Entfernung;
- i) ***Verschiedenheit der lokalen Situation*** zwischen Projektpartnern der EU und Lateinamerikas;
- j) ***Information der lokalen Bevölkerung*** über Aktivitäten und Ergebnisse des Projekts;
- k) Lokale/kommunalpolitische ***Umsetzung der Ergebnisse/Inputs*** aus dem Projekt;
- l) ***Dauerhafte Fortsetzung*** der Kooperationsbeziehungen nach dem Projektende.



Quelle: Eigene Erhebungen 2005

Abb. 62: Ergebnisse der Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“, Frage 3 (12 Teilfragen): „Wie beurteilen Sie die folgenden Probleme in Ihrem URB-AL-Projekt?“; n=70

Wie Abb. 62 zeigt, wurden die bereits im Vorfeld der Befragung eruierten zentralen Probleme der Projektzusammenarbeit sowohl von den europäischen als auch den lateinamerikanischen Befragten in ihrer Bedeutung durchweg als nur mittelgroß eingeschätzt (Mittelwert EU: 4,8 u. LA: 4,2 Punkte).

Dass das Problem des „*organisatorischen und administrativen Aufwands des URB-AL-Projekts*“ (s. Abb. 62, Problempunkt a) von den lateinamerikanischen Befragten deutlich geringer eingeschätzt wurde (3,1 Punkte Differenz) als von den europäischen, mag verschiedene Ursachen haben. Zum einen wurden nur zwei der insgesamt zehn gemeinsamen Projekte des Netzwerks Nr. 8 von lateinamerikanischen Stadtverwaltungen koordiniert, so dass der administrative Aufwand der Projektsteuerung hauptsächlich bei den europäischen Befragten anfiel.¹ Zum anderen mag es Unterschiede in der subjektiven Wahrnehmung des Verwaltungsaufwands geben, je nachdem, welche Referenzerfahrungen mit Bürokratie im jeweiligen Land vorliegen. Zumindest gelten transnationale EU-Projekte allgemein unter Verwaltungsfachleuten als zu komplex und unflexibel bezogen auf die relativ begrenzten finanziellen Möglichkeiten, die solche Projekte bieten (vgl. HUERTO ROMERO 2004, S. 50 u. SPENGLER 2005, S. 163f.). Zu berücksichtigen ist aber auch, dass laut Aussage verschiedener Projektkoordinatoren einige lateinamerikanische Partner trotz mehrmaliger Aufforderung keinen Stunden- und Kostennachweis über erbrachte Leistungen einreichen, was den Verwaltungsaufwand selbstverständlich aufseiten der unzuverlässigen Partner verringerte, aber bei den mehrheitlich

¹ Die Problematik der unflexiblen und bürokratischen Regeln in der Projektabwicklung wurde von den Teilnehmern der Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“ auf die offene Frage 14 nach etwaiger Kritik am URB-AL-Programm am häufigsten vorgebracht (15 Nennungen; davon entfielen 10 auf die EU und 5 auf Lateinamerika).

europäischen Projektkoordinatoren umso mehr erhöhte, da sie die Projektausgaben aller Teilnehmer gegenüber der EU-Kommission nachzuweisen hatten.¹

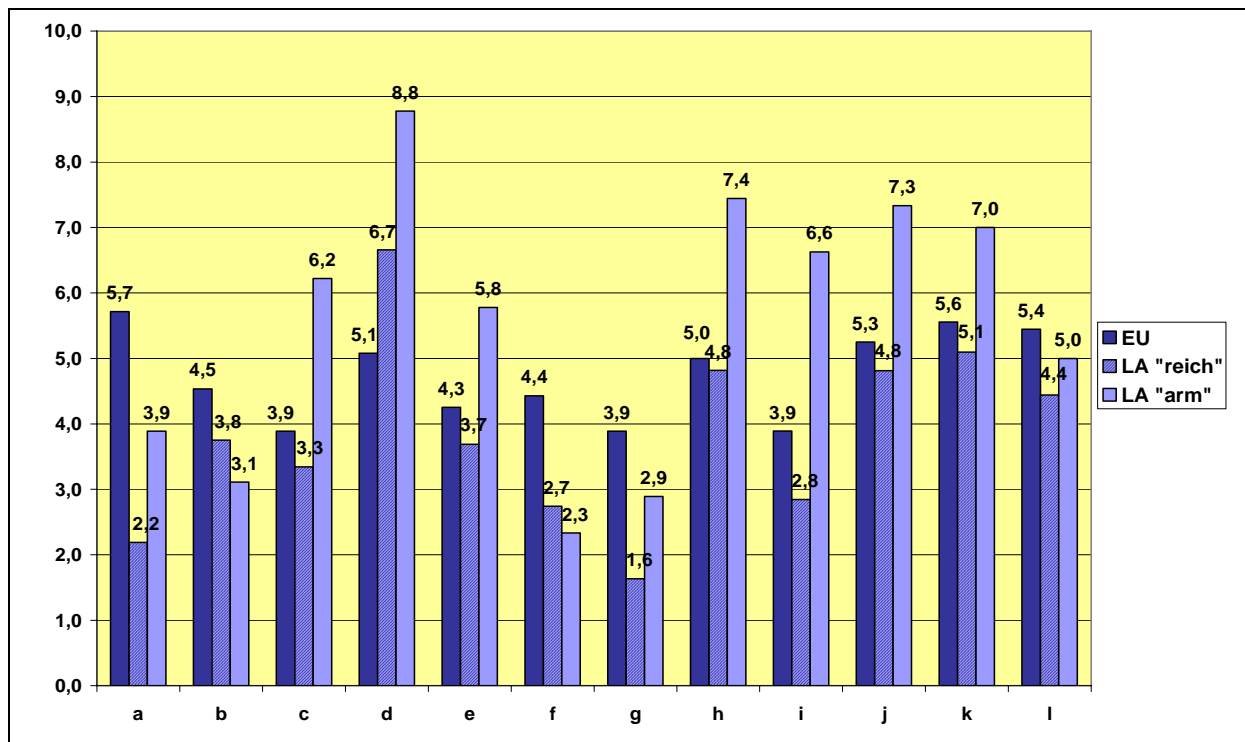
Im Falle des Problempunkts f) der „*sprachlichen Verständigung mit anderssprachigen Teilnehmern*“ ist ebenfalls eine deutliche Abweichung des Problemempfindens zwischen den europäischen und den lateinamerikanischen Befragten zu konstatieren: Während die Europäer dieses Problem mit 4,4 Punkten als mittelgroß einschätzen, bewerten die Lateinamerikaner den gleichen Punkt mit nur 2,6 auf der Likert-Skala von 0 bis 10 (1,8 Punkte Differenz). Dieser Sachverhalt lässt sich durch die Tatsache erklären, dass im Rahmen der Projektzusammenarbeit und der gemeinsamen Arbeitstreffen weitgehend Spanisch als wichtigste Kommunikationssprache dominierte, da sich auch anderssprachige Projektkoordinatoren soweit möglich auf die Muttersprache der Mehrheit der Projektteilnehmer einstellten. Somit waren insbesondere die nicht spanischsprachigen europäischen Projektpartner stärker mit Sprachbarrieren konfrontiert als die lateinamerikanischen.

Die *Begrenzung der Projektzuschüsse* im URB-AL-Programm auf 250.000 Euro für die weit häufigeren A- und 800.000 Euro für die B-Projekte (siehe Problempunkt b) stellt in der Wahrnehmung der lateinamerikanischen Befragten nur ein geringeres Problem dar (3,6). Dass die europäischen Projektteilnehmer diesen Punkt als etwas problematischer einschätzen (4,5 Punkte), lässt sich aus dem Zusammenhang ableiten, dass europäische Stadtverwaltungen sowohl bei intern zu bewältigenden als auch bei extern vergebenen Projektaufgaben durchschnittlich deutlich höhere Kosten haben und sich somit die für konkrete Implementierungsmaßnahmen zur Verfügung stehende Finanzmasse entsprechend geringer darstellt. In anderen EU-Projekten sind die europäischen Partner weit höhere Fördersummen und Budgetobergrenzen gewohnt.

Für die Analyse der übrigen Probleme der Projektzusammenarbeit ist es aufschlussreich, die lateinamerikanische Gruppe der Befragten weiter zu differenzieren. So wurde aufgrund bisheriger Erfahrungen und vorläufiger Ergebnisse des Forschungsverlaufs davon ausgegangen, dass es vom Entwicklungsstand des jeweiligen Landes abhängt, wie stark sich bestimmte Probleme der Projektzusammenarbeit auf die Partner auswirken. Um diese Annahme überprüfen zu können, wurden die *lateinamerikanischen Befragten* in eine Gruppe der *reicherer und ärmeren Länder* der Region („LA arm“ und „LA reich“; s. Abb. 63) unterteilt.²

¹ Die kuriose Begründung der lateinamerikanischen Projektteilnehmer war dabei, dass die Gelder sowieso nur auf einem zentralen Konto der Stadtverwaltung eingehen und nie an die entsprechende Abteilung weitergeleitet würden. (Experteninterviews mit den Projektkoordinatoren Enrique Cañas Alonso, 29.06.2005, Manfred Kreisner, 04.07.2005 und Robert Pressl, 04.07.2005.) Diese Argumentation kann als Hinweis gewertet werden auf das Fehlen eines Transaktionskosten mindernden Vertrauens in die eigene Institution.

² Dabei wurden in Anlehnung an die Gruppierung nach GODÍNEZ ZÚÑIGA (2004, S. 368) die in den Projekten vertretenen Mercosur-Staaten Argentinien und Brasilien sowie Chile und Mexiko für die Auswertung in der Kategorie „LA reich“ zusammengefasst. Dieser Gruppe sind 33 Befragte zugeordnet. Unter die Auswertungskategorie „LA arm“ fielen die sonstigen an den gemeinsamen Projekten des Netzwerks Nr. 8 beteiligten Staaten Lateinamerikas: Bolivien, Ecuador, El Salvador, Kolumbien, Nicaragua und Peru (neun Befragte).



Quelle: Eigene Erhebungen 2005

Abb. 63: Nach Entwicklungsstand der lateinamerikanischen Staaten differenzierte Ergebnisse der Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“, Frage 3 (12 Teilfragen): „Wie beurteilen Sie die folgenden Probleme in Ihrem URB-AL-Projekt?“; n=70

Da das URB-AL-Programm den Anspruch erhebt, die regionale Integration auf gesamtlateinamerikanischer Ebene zu fördern, ist es wichtig, insbesondere die Situation der Partner aus den strukturschwachen und noch weniger stark in die ökonomischen und politischen Integrationsprozesse eingebundenen Staaten zu analysieren. Zeigen sich, wie dies Abb. 63 verdeutlicht, bei einer differenzierten Betrachtungsweise der „stärkeren“ und „schwächeren“ lateinamerikanischen Partner Probleme, die insbesondere für die letztere Gruppe relevant sind, so sollte dies bei der Gestaltung der Förderkonditionen und -instrumente besondere Berücksichtigung finden, um „Nachzügler“ im lateinamerikanischen Integrationsprozess, der ohnehin stärker als in der Europäischen Union selektiv verläuft, besonders fördern zu können.

Bei einer nach Entwicklungsstand der lateinamerikanischen Partner differenzierten Betrachtungsweise zeigt sich, dass das Problem d) des „*Personalwechsels in den teilnehmenden Stadtverwaltungen*“, welches schon für die Lateinamerikaner insgesamt den größten Stellenwert eingenommen hatte (7,1 Punkte), sich für die Partner aus den ärmeren Ländern der Region nochmals deutlich verstärkt (8,8).¹ Während bei einzelnen Partnern aus der relativ hoch entwickelten Region Südbrasilien nach wahlbedingten Regierungswechseln von sehr geregelten Verhältnissen bei der Aufgabenübertragung auf die neuen Verwaltungsrepräsentanten in

¹ Bei der offen gestellten Frage 14 der Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“ wurden im Hinblick auf persönliche Kritik am URB-AL-Programm politische bedingte Personalwechsel an vierter Stelle von 26 verschiedenen Kritikpunkten genannt (9 Nennungen; EU: 1 u. LA: 8). Bei der offenen Frage 16 wurde diese Problematik an dritter Stelle von insgesamt 18 Problemen angeführt, welche die lokale Umsetzung der Projektergebnisse erschweren (14 Nennungen; EU: 3 u. LA: 16).

den gemeinsamen Projekten berichtet wurde,¹ leiden die Kommunalverwaltungen in weniger entwickelten Teilen Lateinamerikas in der Regel stärker unter dem Problem häufiger politischer Wechsel. Diese wirken sich meist bis auf die mittlere und auch untere Verwaltungsebene aus, so dass häufig selbst das in die Projekte involvierte Fachpersonal ausgetauscht wird und damit die laufenden Arbeitsprozesse für mehrere Monate zum Erliegen kommen (vgl. hierzu auch DE GROOTE & CABALLEROS 2004, S. 38).² Für den Projektverlauf sind solche Personalwechsel in den meisten Fällen sehr kontraproduktiv, da Partnerstädte teilweise ganz ausscheiden (vgl. VIRAPATIRIN 2004, S. 118) oder neue Vertreter erst in die Grundlagen des Projekts neu eingeführt werden müssen und damit der gesamte Arbeitsablauf ins Stocken gerät. Für die Stadtverwaltungen selbst geht das im Verlauf des Projekts gewonnene, stark personengebundene *tacit knowledge* mit dem Personalwechsel vollständig verloren.

Bemerkenswert sind die Ergebnisse des Problempunkts i) der **„Verschiedenheit der lokalen Situation zwischen den Projektpartnern“**, wenn die Gruppe der lateinamerikanischen Befragten nach dem Entwicklungsstand differenziert wird: Während die Befragten aus der Gruppe der „reichen“ lateinamerikanischen Länder das Problem mit nur 2,8 Punkten sogar noch geringer einschätzen als die europäischen Projektteilnehmer (3,9 Punkte), so scheint die Diskrepanz zwischen den Realitäten im Bereich des städtischen Verkehrsmanagements für die Städte der „armen“ Länder Lateinamerikas ein deutlich größeres Hindernis in der Projektzusammenarbeit darzustellen (Bewertung mit 6,6 Punkten, das heißt 135% höher als der Wert des „entwickelteren“ Lateinamerika). Gestützt wird diese Aussage des Weiteren durch die Einschätzung der Befragtengruppe „LA arm“, dass das Problem k) der **„lokalen Umsetzung der Projektergebnisse“** relativ groß ist (7,0 Punkte). Von den Befragten des „reichen“ Lateinamerika wird dieser Problempunkt lediglich als mittelgroß eingeschätzt (5,1) und damit sogar als etwas unproblematischer als durch die europäischen Partner (5,6).

Die Ergebnisse dieser beiden projektbezogenen Probleme können als Indiz dafür gewertet werden, dass es ein Optimum des Entwicklungsgefälles zwischen Partnern in transnationalen Projekten interkommunaler Kooperation gibt. Sind die Differenzen zu gering, entstehen weniger kreative und innovative Potenziale und der Informationsaustausch sowie die gemeinsamen Lernprozesse sind nicht besonders lohnend für die Partner (vgl. hierzu auch BUTZIN 2000, S. 162). Sind die Unterschiede aber zu groß, so steigt die Gefahr, dass die Lösungen zwischen den Partnern aufgrund mangelnder struktureller und finanzieller Ressourcen nicht mehr übertragbar und lokal umsetzbar sind (vgl. hierzu auch KERN 2001, S. 110). Außerdem

¹ Obwohl in einigen südbrasilianischen Mitgliedsstädten bedingt durch Kommunalwahlen zum Jahresbeginn 2004 die politische und administrative Führungsspitze ausgetauscht wurde, funktionierte in den meisten Fällen die Übertragung der Projektzuständigkeit an die jeweiligen Nachfolger relativ reibungslos einschließlich der rechtzeitigen Bekanntgabe der Kontaktdaten der neuen Ansprechpartner vor dem anstehenden Wechsel (z.B. in Curitiba). Dabei konnte es sogar vorkommen, dass die neuen Ansprechpartner noch engagierter waren als die vorangegangenen, die das Projekt selbst mitentwickelt hatten (z.B. Porto Alegre; Experteninterviews mit den Projektkoordinatoren Dr. Dorothea Frank, 30.06.2005 und Manfred Kreisner, 04.07.2005).

² Bei der Amtsübergabe herrscht in Lateinamerika noch weitgehend das Motto, dass dem Nachfolger so viel als möglich geschadet werden sollte. So sind aus dem Norden Brasiliens Fälle bekannt, bei denen in der Sylvesternacht vor Amtsantritt des neu gewählten Bürgermeisters die Stadtverwaltung abbrannte. Üblich ist jedoch auch in entwickelteren Regionen, dass der Nachfolgeverwaltung vollständig entleerte Aktenschränke hinterlassen werden, um administrative Unregelmäßigkeiten zu vertuschen und zukünftige Arbeitsabläufe zu behindern.

werden der reziproke Erfahrungsaustausch und die Erarbeitung gemeinsamer neuer Lösungsansätze aufgrund unterschiedlicher Voraussetzungen und Bedürfnisse erschwert.

Auch beim projektbezogenen Problem c) der **„Höhe der finanziellen Eigenbeteiligung von mindestens 30%“** war eine Differenzierung der lateinamerikanischen Befragtengruppe nach dem Entwicklungsstand des Herkunftslands aufschlussreich: Während die lateinamerikanischen Befragten insgesamt dieses Problem fast identisch einschätzen (4,0 Punkte) wie die Europäer (3,9), ergibt die Ausdifferenzierung der „ärmeren“ Staaten mit 6,2 Punkten eine um 88% höhere Problemeinschätzung als die des „entwickelteren“ Lateinamerikas allein (3,3 Punkte). Erst durch diese differenzierte Analyse lassen die quantitativen Befragungsergebnisse ein Problem erkennen, welches sich für die Partner der ärmeren Staaten Lateinamerikas als eine weitere Zugangsbarriere zu den gemeinsamen Projekten des URB-AL-Programms darstellt. In der Regel können die Projektpartner den Eigenbeitrag von 30% zum Projekthaushalt problemlos durch Arbeitsstunden im Projekt und den damit verbundenen Personalkosten nachweisen, so dass die effektiven Ausgaben für Flugtickets, Computer, Druckkosten etc. voll durch EU-Fördermittel abgedeckt werden können. Die Teilnehmer aus den ärmeren Staaten Lateinamerikas sind jedoch mit dem Problem konfrontiert, dass ihre geringen Stundensätze häufig nicht ausreichen, um den Eigenbeitrag von 30% abzudecken (vgl. hierzu auch HUERTO ROMERO 2004, S. 50).¹ Die Konsequenz davon ist jedoch, dass gerade die schwächsten Partner im transnationalen Kooperationsprozess einen Teil ihrer effektiven Barausgaben selbst tragen müssten. Aufgrund einer mangelnden Differenzierung der Förderkonditionen seitens der EU-Kommission fördert das URB-AL-Programm dadurch wiederum die selektive Integration der bereits stärker entwickelten Partner in die transnationalen Städtetzwerke und versperrt gerade den lateinamerikanischen Regionen mit dem höchsten Nachholbedarf *in puncto* regionaler Integration und Entwicklung den Zugang zu dieser für viele Partner einmaligen transnationalen Vernetzungschance.²

Während das Problem l) der **„dauerhaften Fortsetzung der Kooperationsbeziehungen nach dem Projektende“** sowohl von den lateinamerikanischen als auch den europäischen Befragten nahezu übereinstimmend als lediglich mittelgroß eingeschätzt wird (s. Abb. 63), ergeben sich bei den vier weiteren Problempunkten, die dem Themenkreis der projektinternen und -externen Kommunikation und Kooperation zuzuordnen sind, signifikante Ergebnisabweichungen bei einer nach dem Entwicklungsstand der lateinamerikanischen Partnerländer differenzierten Auswertung der Befragung. So schätzt die Gruppe der Befragten aus den ärmeren Staaten Lateinamerikas die **„Schwierigkeit Partner zu treffen aufgrund der großen geographischen Entfernung“** (Problempunkt h) mit 7,4 Punkten insgesamt am zweithöchsten ein, während die Vertreter des reicheren Lateinamerika und Europas dieses Problem mit 4,8 bzw. 5,0 Punkten nahezu gleich bewerten. Die Partner der ärmeren Staaten Lateinamerikas sind im

¹ Für einen bei kommunalen Verkehrsbetrieben beschäftigten Ingenieur fallen in Zentralamerika für eine Arbeitsstunde lediglich rund fünf Euro Personalkosten inklusive Sozialaufwendungen an (Experteninterview mit der Projektkoordinatorin Dr. Dorothea Frank; 30.06.2005).

² Bei den innereuropäischen INTERREG III B-Programmen hingegen gewährte die EU-Kommission Partnern aus strukturschwachen Gebieten eine erhöhte Zuschussquote von 75% gegenüber 50% für die übrigen Regionen.

Hinblick auf die Möglichkeit direkter Treffen mit anderen Projektpartnern gleich doppelt benachteiligt: Sie haben in der Regel höhere Flugkosten und darüber hinaus komplizierte Flugverbindungen hinzunehmen, was den individuellen „Raumwiderstand“ nicht nur bei transatlantischen, sondern auch vielen innerlateinamerikanischen Reisen enorm erhöht.

Das Ergebnis der Teilfrage g) zum Problem der „*Kommunikation über Telefon/Internet wegen der großen Entfernung zu den Partnern*“ scheint zu belegen, dass die Raumwiderstände in der transnationalen Netzwerkkommunikation dank modernen Informations- und Kommunikationstechnologien mühelos überwunden werden können: So schätzten die Befragten des „reicheren“ Lateinamerika im Vergleich zu den europäischen Projektteilnehmer (3,9 Punkte) dieses Problem mit 1,6 Punkten deutlich und die des „ärmeren“ Lateinamerika mit 2,9 Punkten auch noch etwas geringer ein. Dank der Triangulation dieses Befragungsergebnisses mit der qualitativen Expertenbefragung der Projektkoordinatoren ist jedoch bekannt, dass die Kommunikation zwischen den Projektpartnern insbesondere über das Telefon, aber auch über das Internet für die lateinamerikanischen Partner ein deutlich größeres Problem darstellte, es also trotz der Möglichkeiten der Telekommunikation durchaus spürbare Reibungsverluste in der Netzwerkkommunikation zwischen den Projektpartnern gab.¹ So gaben alle Projektkoordinatoren an, dass die E-Mail-Kommunikation nur mit manchen Partnern gut, häufig aber eher schleppend funktionierte. Da E-Mails von den Empfängern oft als nicht so verbindlich wie Briefe oder Faxe wahrgenommen werden, muss bei weniger zuverlässigen Partnern oft mehrmals nachgefasst oder dem Anliegen per Telefonat oder per förmlicherem Fax Nachdruck verliehen werden. Die E-Mail-Kommunikation wird gerade mit den Partnern aus den ärmeren Staaten Lateinamerikas dadurch weiter erschwert, dass viele der dortigen Stadtverwaltungen noch über keine dienstlichen E-Mail-Accounts für ihre Mitarbeiter verfügen. Diese bedienen sich daher kostenloser *Web-Mail-Provider*, die aber oft nur geringe Speicherkapazitäten bieten, so dass E-Mails häufig wegen Überschreiten der maximalen Nachrichtengröße oder überfülltem Postfach nicht ankommen. Große Dateien, wie etwa Präsentationen, mussten daher von Projektkoordinatoren gelegentlich auf CD gebrannt und unter hohem Kosten- und Zeitaufwand per Kurier an die Partner versendet werden. Des Weiteren erklärten die Projektkoordinatoren, dass das Telefon² im Rahmen der Projektzusammenarbeit nahezu ausschließlich für Anrufe von Europa nach Lateinamerika genutzt wurde, aufgrund der viel höheren Kosten aber nur in seltensten Fällen in umgekehrter Richtung. Zudem wird die Kommunikation per Telefon dadurch erschwert, dass es oft schwierig ist, die Partner am Arbeitsplatz anzutreffen, was unter anderem an der Zeitverschiebung liegt, und dass deutlich größere Fremdsprachenkompetenzen erforderlich sind, um sich am Telefon zu verständigen.

¹ Eine Erklärung für das widersprüchliche Befragungsergebnis könnte ein unterschiedliches Verstehen der Frage seitens der europäischen und lateinamerikanischen Befragten sein. So könnten die Europäer die Frage in dem Sinne verstanden haben, ob die Kommunikation per Telefon und Internet für den Kommunikationsfluss im Projekt eine Beeinträchtigung darstellt. Die Lateinamerikaner hingegen mögen die Frage eher im Sinne der technischen Infrastruktur verstanden haben, also ob ihnen Telefon und Internet am Arbeitsplatz zur Verfügung stünden.

² In vielen Stadtverwaltungen Lateinamerikas und selbst auch Europas müssen die Mitarbeiter internationale Telefonate noch verwaltungsintern anmelden und genehmigen lassen.

Das vorletzte zu bewertende Problem der Projektzusammenarbeit (Teilfrage e) betrifft die interne *Weitergabe von Projekt-Know-how an Mitarbeiter der eigenen Institution*. Wie Abb. 63 zeigt, stellt der organisationsinterne Kommunikationsvorgang für die Befragten der Auswertungsgruppe „LA arm“ (5,8) ein deutlich größeres Problem dar als für die Kollegen des übrigen Lateinamerika (3,7) und Europa (4,3). Wie bereits in Kapitel 5.1.3 festgestellt wurde, führte der durchgehend positiv bewertete Aufbau eigenen Know-hows im Sinne von *Capacity Building* (s. Abb. 29, Teilfrage d bis f) in der Einschätzung der Befragten jedoch nur eingeschränkt auch zu einer Verbesserung der fachlichen Problemlösungskompetenz der betreffenden Institution (s. Abb. 29, Teilfrage h). Diese lässt sich jedoch nur durch die oben genannte Weitergabe von Projekt-Know-how an Mitarbeiter der eigenen Institution erzielen, da hierdurch das im Rahmen transnationaler Kooperationsprozesse gewonnene Expertenwissen erst breiter nutzbar gemacht und dauerhaft institutionalisiert wird.

Das zweite kommunikationsbezogene Problem j) der *Information der lokalen Bevölkerung über die Aktivitäten und Ergebnisse des Projekts* wurde von allen drei Auswertungsgruppen etwas größer eingeschätzt (EU: 5,3 u. LA „reich“: 4,8 u. LA „arm“: 7,3) als die organisationsinterne Informationsweitergabe. Die Angaben der Partner zur Verbreitung der Projektergebnisse gegenüber der lokalen Bevölkerung (Kontrollfrage 5.b) bestätigen diese Problemeinschätzung analog: So gelang es nur 33% der Vertreter aus den ärmeren und 54% aus den reicheren lateinamerikanischen Staaten sowie 52% der europäischen Projektteilnehmer, die erzielten Ergebnisse auch an die jeweilige lokale Bevölkerung zu kommunizieren. In der Kommunikation der Projektergebnisse gegenüber zivilgesellschaftlichen Organisationen (Teilfrage 5.c) waren die lateinamerikanischen Befragten generell (90% bejahende Antworten) deutlich erfolgreicher als die Europäer (48%). Dieses Ergebnis muss auch vor dem Hintergrund der relativ großen Bedeutung, die der organisierten Zivilgesellschaft in Lateinamerika insbesondere seit den 90er Jahren zukommt (vgl. MOLS 1997, S. 24), interpretiert werden. Ihre schon während der lateinamerikanischen Demokratisierungswelle der 80er Jahre zentrale Rolle hat sich vielerorts auch in engeren Kooperationsbeziehungen mit kommunalen Institutionen niedergeschlagen als dies in Europa üblicherweise der Fall ist.

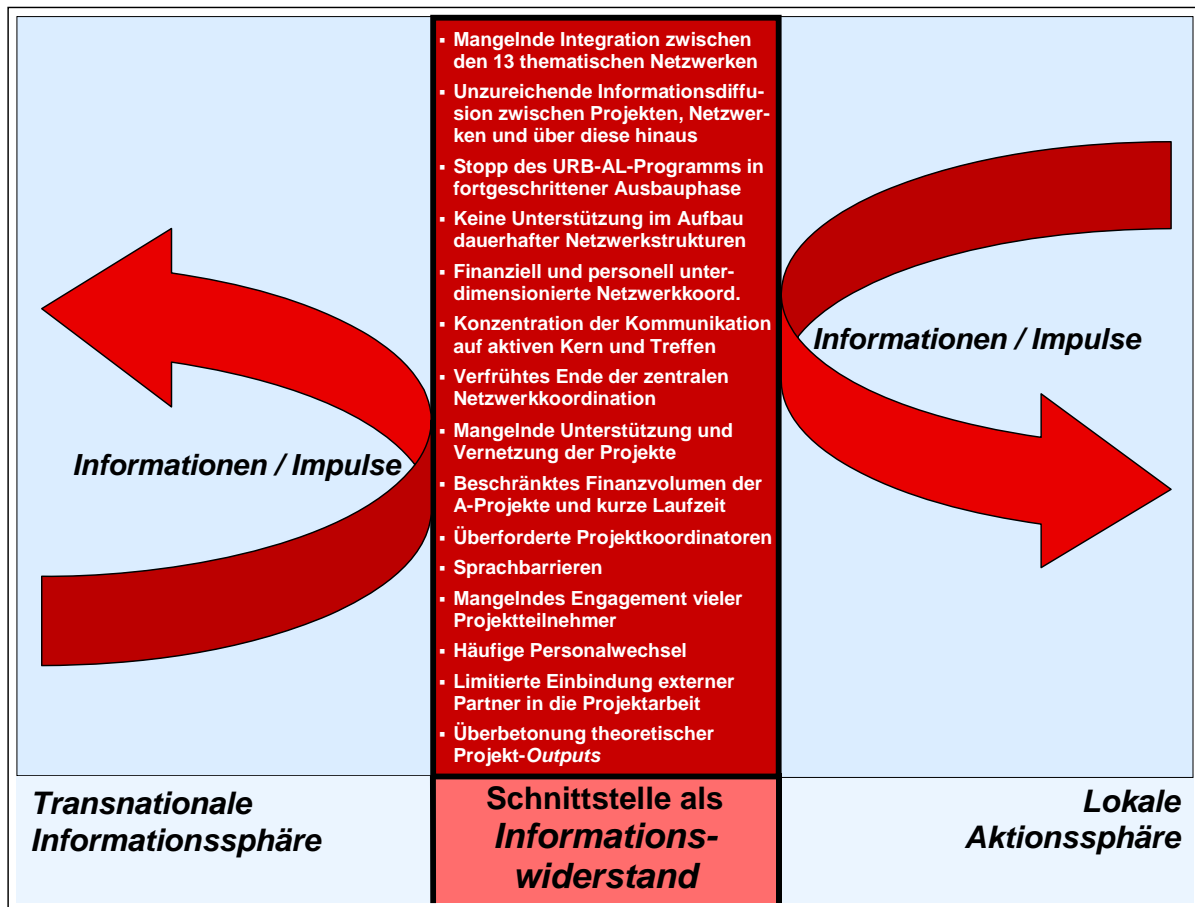
5.3.4 Zusammenfassung der Widerstände im Informationsaustausch und den Kooperationsprozessen der URB-AL-Städtenetzwerke

Nicht im Sinne einer Evaluierung, sondern einer umfassenden Problemanalyse wurden in den vorangegangenen Teilkapiteln jene Faktoren untersucht, die die Dynamik und Dauerhaftigkeit der transnationalen Kooperations- und Austauschprozesse beeinträchtigen. Sie sind ausschlaggebend dafür, dass die Weitergabe von Informationen und Entwicklungsimpulsen zwischen den unterschiedlichen Interaktionsebenen des URB-AL-Programms – also über die Schnittstellen des Mehrebenenmodells hinweg – behindert und die Dauerhaftigkeit der Kooperationsprozesse gefährdet wird. Nicht alle Einflussgrößen, die dafür verantwortlich sind, dass sich die Schnittstellen zwischen den Interaktionsebenen als „Informationswiderstand“ auswirken, sind programmseitig direkt zu beeinflussen. Es muss jedoch das Ziel der Weiter-

entwicklung des Instruments der transnationalen Städtenetzwerkkooperation sein, das Konzept und die Fördermechanismen der interkommunalen Zusammenarbeit dahingehend anzupassen, dass unerwünschte Verzerrungseffekte ausgeschlossen und positive Impulse im jeweiligen lokalen Entwicklungsprozess effizienter aktiviert werden können. Da sich ein Teil der dargestellten Probleme gleichzeitig auf verschiedene Interaktionsebenen im Mehrebenenmodell auswirkt, sollen die relevanten Faktoren im Folgenden für die unterschiedlichen Schnittstellen zusammenfassend dargestellt werden (s. Abb. 64):

1. Die **mangelnde Integration** und der unzureichende Informationsaustausch **zwischen den 13 thematischen Netzwerken** schwächte ihr Potenzial, sich als wirksames Instrument zur Artikulation gemeinsamer kommunaler Interessen zu entwickeln;
2. Die **mangelnde Diffusion der erzielten Ergebnisse** zwischen den Projekten, innerhalb und zwischen den Netzwerken sowie über diese hinaus verhinderte ihre breitere Nutzung;
3. Die **Einstellung der URB-AL-Förderung** stoppt den Austausch- und Integrationsprozess und gefährdet die zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten der noch aktiven Netzwerke;
4. Aufgrund **mangelnder** beratender **Unterstützung** und Übergangsförderung waren die Koordinatorenstädte mit dem **Aufbau dauerhafter Netzwerkstrukturen** überfordert;
5. Die **Netzwerkkoordination war finanziell und personell zu schwach** konzipiert, so dass die gezielte Einbindung und Unterstützung schwächerer Partner nur begrenzt erfolgte;
6. Das **Potenzial** der Städtenetze für einen **breitenwirksamen Informationsaustausch** wurde **nur bei den Jahrestreffen genutzt** und erfasste sonst nur den aktiven Kern;
7. Die Beendigung der Netzwerkkoordination noch vor dem Start der Mehrzahl der Projekte leistete einer Desintegration in **isolierte Projektnetzwerk-Archipelle** Vorschub;
8. Aufgrund **mangelnder Vernetzung und Unterstützung der Projekte** konnten Synergiepotenziale nur begrenzt genutzt und Defizite der Koordinatorenstädte, die den Austausch zwischen den Partnern beeinträchtigten, nur in begrenztem Umfang ausgeglichen werden;
9. Das **beschränkte Finanzvolumen der A-Projekte** verhinderte eine unmittelbare Implementierung der Ergebnisse und die **kurze Laufzeit** der sich nur in 11% der Fälle anschließenden **B-Projekte** erschwerte die volle Nutzung der Vernetzungspotenziale;
10. Die **Projektkoordinatoren** waren mangels Erfahrung und professioneller Anleitung häufig **überfordert** und verwendeten einen hohen Zeitanteil auf administratives Projektmanagement statt auf fachlichen Austausch;
11. Aufgrund **mangelnder Fremdsprachenkenntnisse** der Projektkoordinatoren wurden Austauschprozesse behindert und nicht romanischsprachige Partner ausgegrenzt;
12. Ein großer Anteil der **Projektteilnehmer** zeigte **mangelndes Engagement**, wodurch die Arbeitsabläufe gebremst und Potenziale der Ergebnisgenerierung ungenutzt blieben;
13. **Häufige Personalwechsel** insbesondere in lateinamerikanischen Stadtverwaltungen brachten die Austauschprozesse und Projektimplementierung ins Stocken;
14. Durch die **begrenzte Einbindung externer Partner** in die Projektarbeit wurde deren dynamisierende und stabilisierende Rolle sowie kommunale Lernprozesse beschränkt;
15. Durch die **Überbetonung theoretischer Projekt-Outputs in Form von Leitfäden** wurden zwar die Projektinformationen per Internet ubiquitär verfügbar gemacht, die nötigen per-

sönlichen Anreize und fachliche Anleitung für die Umsetzung sind jedoch als *tacit knowledge* zu werten und können daher fast ausschließlich persönlich weitergegeben werden.



Entwurf: Rothfuß 2006

Abb. 64: Die Schnittstellen zwischen der transnationalen Informationssphäre und der lokalen Aktionssphäre als Informationswiderstand

5.4 Fallstudie Criciúma: Die lokale Wirkungsweise und Wirksamkeit transnationaler Netzwerkkooperation

Die Entwicklungskooperation zwischen Stadtverwaltungen im Rahmen von Städtenetzwerken eröffnet spezifische Potenziale gegenüber den stärker zentralisierten und von einem Nord-Süd-gerichteten Know-how-Transfer geprägten Formen der klassischen Entwicklungszusammenarbeit. In der Praxis unterliegt aber auch diese dezentrale Form der Netzwerkkooperation zwischen horizontalen Partnern Beschränkungen, die die Wirksamkeit jenes Entwicklungsinstruments begrenzen. Das vertiefte Verständnis der lokal gegebenen Erfordernisse und wirkenden Mechanismen ist gleichermaßen bedeutsam für die wirkungsvollere programmseitige Anleitung und Unterstützung des lokalen Umsetzungsprozesses wie auch für die Orientierung von Kommunalverwaltungen, die ihre *Performance* in und den lokalen Nutzen aus der transnationalen Städtenetzwerkkooperation optimieren wollen.

Die strukturierte Analyse der Wirkungsweise und Wirksamkeit der interkommunalen Netzwerkkooperation „*on the ground*“ (HANF & O'TOOLE 1992, S. 163) – also anhand einer Fallstudie in einer Mitgliedsstadt – ist der methodisch geeignete Ansatz, um auf der Grundlage des in Kapitel 3.8 erläuterten Mehrebenenmodells sowohl die Potenziale als auch die limitierenden Faktoren hinsichtlich der lokalen Wirksamkeit transnationaler Städtenetzwerkkooperation untersuchen zu können. Dabei wurde eine „deutlich akteursbezogene und auf Handlungskontexte abzielende Perspektive“ (KRÜGER 2003, S. 7) eingenommen, die für eine praxisorientierte geographische Entwicklungsforschung maßgeblich sein sollte (vgl. COY 2000, S. 51). Der inhaltliche Fokus der Fallstudie zielt zum einen auf die Forschungsfrage 1 (s. Kap. 4.2) nach der Effizienz transnationaler Städtenetzwerkkooperation in der Übertragung von Entwicklungsimpulsen und zum anderen auf die Forschungsfrage 2.1 nach den lokalen Replikationsmöglichkeiten transnationaler Vernetzungsimpulse sowie ihrem Niederschlag in Form von lokal induzierten sekundären Netzwerken.¹

Einleitend wird ein Überblick über die wichtigsten Rahmenbedingungen auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene gegeben (s. Kap. 5.4.1), unter denen sich die Entwicklungsimpulse aus den transnationalen Kooperationsaktivitäten des Netzwerks Nr. 8 vor Ort entfalten. Nach einem kurzen Abriss der Entwicklung der Netzwerkintegration Criciúmas (s. Kap. 5.4.2) werden die lokalen Auswirkungen der transnationalen Austauschprozesse dargestellt, die entweder auf direkte Inputs aus den gemeinsamen Projekten (s. Kap. 5.4.2.1) oder aber auf sonstige Anregungen aus dem Austausch mit kommunalen Verkehrsexperten auf der Ebene des Netzwerks Nr. 8 zurückzuführen sind (s. Kap. 5.4.2.2). Anhand des Mehrebenenmodells werden schließlich die Faktoren untersucht, die an den Schnittstellen zwischen den unterschiedlichen Interaktionsebenen die Weitergabe und die kommunalpolitische Inwertsetzung von Informati-

¹ Die im Folgenden wiedergegebenen Ergebnisse stammen aus offenen problemzentrierten Expertengesprächen (27 Interviews mit 15 Personen aus 9 lokalen Institutionen) und aus teilstrukturierten Experteninterviews (neun Befragte aus kommunalen Institutionen Criciúmas; zu den befragten Experten und Interviewleitfäden siehe Anhang).

onen und Impulsen befördern bzw. behindern (s. Kap. 5.4.3). Anhand einer Anfang 2006 abgeschlossenen Nacherhebung werden die während der Feldforschung Ende 2004 dokumentierten Ergebnisse einer vergleichenden Betrachtung unterzogen, um so die Frage nach der Dauerhaftigkeit der Auswirkungen transnationaler Städtenetzwerkkooperation am Fallbeispiel Criciúma kritisch überprüfen zu können (s. Kap. 5.4.4). Im Kapitel 5.4.5 wird abschließend ein Überblick über die Faktoren gegeben, die im Falle Criciúmas für den Informations- und Impulstransfer sowie für die lokalräumliche Wirksamkeit der transnationalen Städtenetzwerkkooperation ausschlaggebend waren.

5.4.1 Nationale, regionale und lokale Rahmenbedingungen der Entwicklung in Criciúma

Lateinamerika ist, wie bereits in Kapitel 2.2.2 ausgeführt wurde, weltweit die Region mit der ausgeprägtesten sozialen Ungleichheit. Innerhalb Brasiliens stellt sich dieses Problem sogar noch deutlich verschärft dar: Hier entfallen 74% des nationalen Einkommens auf die reichsten 20% der Bevölkerung, während den ärmsten 20% nur 2,3% des Volkseinkommens zugutekommen. Die sozialen Spannungen blockieren das immense Entwicklungspotenzial des „Ankerlands“ Brasilien (WIECZOREK-ZEUL 2005, S. 204) und reproduzieren sich in latenten sowie auch gewaltsam zutage tretenden Konflikten und in einer starken sozialräumlichen Fragmentierung. Diese zeigt sich nicht nur im lokalen Umfeld innerhalb der Städte, sondern auch innerhalb und zwischen den unterschiedlichen Regionen (vgl. COY & ZIRKL 2001, S. 77 u. KOHLHEPP 2003b, S. 14ff.). So weist Brasilien „enorme regionale soziökonomische Disparitäten“ (ebd., S. 17) auf und reproduziert damit innerhalb des Landes, ja sogar innerhalb einzelner Städte, die sehr stark ausgeprägten Entwicklungsunterschiede des Gesamtspektrums aller Länder Lateinamerikas. Während der im Süden des Landes gelegene Bundesstaat Rio Grande do Sul einen *Human Development Index* (HDI) von 0,869 aufweist und damit noch über dem lateinamerikanischen Spitzenreiter Argentinien (0,863) liegt, fällt Piauí im Nordosten mit einem HDI von 0,534 nahezu auf das Niveau Haitis (0,475) zurück (vgl. KOHLHEPP 2003b, S. 39 u. UNDP 2005, S. 219ff.). Die Diskrepanzen sind damit allein innerhalb Brasiliens (HDI-Differenz von 0,335) um das Dreifache größer als zwischen den ebenfalls recht heterogen entwickelten 25 Mitgliedstaaten der Europäischen Union (Differenz von 0,113). Als „*Belindia*“ bezeichnen daher die Brasilianer gelegentlich ihr Land, um die krasse soziökonomische und regionale Fragmentierung Brasiliens bildhaft darzustellen – ein Land, das sowohl Charakteristika Belgiens als auch Indiens auf sich vereint (vgl. KOHLHEPP 2003, S. 39).

Das Netzwerkmitglied Criciúma, an dessen Standort die Fallstudie durchgeführt wurde, liegt im relativ hoch entwickelten Süden Brasiliens, einer Region, die wie auch der Südosten im Vergleich zum übrigen Land eine deutliche „Prädisposition [...] für die Integration in transnationale Netzwerke“ (ROTHFUSS 2006a, S. 164) aufweist. Innerhalb des Netzwerks Nr. 8 „Steuerung der urbanen Mobilität“ konzentrieren sich 20 der 23 Mitgliedsstädte und alle 13 brasilianischen Partner, die an den gemeinsamen Projekten beteiligt sind, auf diese beiden

Regionen (vgl. ebd.).¹ Damit zeichnet das Städtenetzwerk die Strukturen der wirtschaftlichen Asymmetrien Brasiliens nach, die DELAUDAUD (2002, S. 296) anhand der Konzentration der Firmenzentralen der 50 größten brasilianischen Unternehmen aufzeigt: 45 davon liegen im Südosten (allein in Sao Paulo 18 und in Rio de Janeiro 16), vier im Süden, nur eine im Nordosten und keine im Mittelwesten und Norden des Landes. Den Regionen des Südens und Südostens kommt jedoch nicht nur innerhalb Brasiliens die mit Abstand größte wirtschaftliche Bedeutung zu (vgl. KOHLHEPP 1994a, S. 89ff.), sie weisen auch in Bezug auf den Mercosur, der bereits am stärksten integrierten Subregion Lateinamerikas, den höchsten transnationalen Vernetzungsgrad auf.

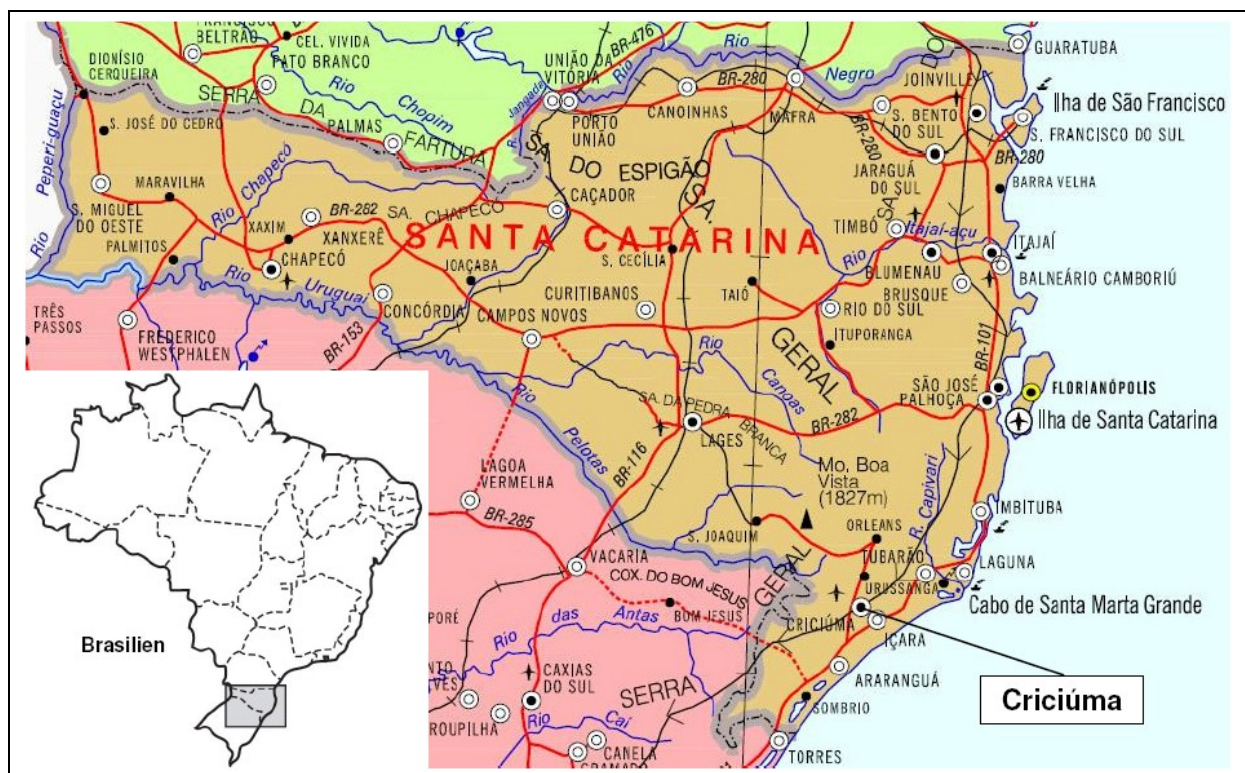
Bereits 1995 hatte sich in diesem Integrationsraum das subregionale Städtenetzwerk *Mercociudades* gebildet, um von der kommunalen Ebene den Integrationsprozess zwischen den Staaten des Cono Sur *bottom-up* mitgestalten zu können (vgl. DRAIBE 2004, S. 282f.). Heute umfasst dieses transnationale Städtenetzwerk bereits 161 Partner, die rund 40% des Bruttoinlandsprodukts ihrer Staaten repräsentieren. Das URB-AL-Programm wurde von den *Mercociudades*-Mitgliedern erfolgreich genutzt, um neben der Partnerschaft zu europäischen Städten auch die subregionalen Kooperations- und Integrationsbemühungen auf kommunaler Ebene wirksam voranzutreiben. So hatten bis 2004 bereits knapp 90% aller Mitgliedsstädte des Cono Sur-Städtenetzwerks an mindestens einem URB-AL-Projekt teilgenommen (vgl. RIMEZ 2005, S. 41). Darüber hinaus werden alle sechs unter lateinamerikanischer Führung stehenden Städtenetzwerke von *Mercociudades*-Mitgliedern koordiniert (s. kartographische Darstellung in Abb. 61). Dies wiederum bedeutet einen zusätzlichen „Agglomerationsvorteil“ für die URB-AL-Partner des südlichen Südamerika, da sie deutlich kürzere und kostengünstigere Anreisewege zu den betreffenden Netzwerktreffen haben als z.B. Kommunalvertreter aus Zentralamerika. So ist es auch zu erklären, dass die Städte des Mercosur rund zwei Drittel aller lateinamerikanischen Projekt- und Vernetzungsaktivitäten im Rahmen der Phase II des URB-AL-Programms dominieren (vgl. UGARTE & VERGARA 2006, S. 47).

Die im Südosten Santa Catarinas gelegene Mittelstadt Criciuma (s. Abb. 65) blickt zwar auf eine nur kurze Geschichte zurück (Beginn der Besiedlung der indianischen Gebiete durch europaischstammige Einwanderer 1880 und offizielle Stadtgründung 1925), weist aber durch die Einwanderungsstrome aus Italien, Portugal, Deutschland, Polen und Spanien enge gesellschaftliche und kulturelle Verbindungen zu verschiedenen Ländern Europas auf. Criciuma erlebte als das brasilianische Zentrum des Kohlebergbaus über mehrere Jahrzehnte hinweg ein ausgeprägtes Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum, wodurch sich die heute rund 180.000 Einwohner zählende Stadt als regionaler Entwicklungspol der fast 350.000 Einwohner umfassenden „*Regiao Carbonıfera*“² etablierte. Nachdem der brasilianische Staat beschlossen hatte, für seine Eisenverhuttungsindustrie billigere und hochwertigere Steinkohle auf dem Weltmarkt hinzuzukaufen, führte dies in den 70er Jahren zu einer schweren Entwick-

¹ In Brasilien verteilt sich die Anzahl der Mitgliedsstädte (M) und Projektpartner (PP) im Netzwerk Nr. 8 auf die fünf Regionen wie folgt: 1.) Norden: M=0, PP=0; 2.) Mittelwesten: M=0, PP=0; 3.) Nordosten: M=3, PP=0; 4.) Südosten: M=11, PP=6 und 5.) Süden: M=9, PP=6.

² „Kohleregio“ (Übers. d. Verf.)

lungskrise in der seinerzeit weitgehend monostrukturierten Kohleregion. Seit den 80er Jahren setzte jedoch bereits ein wirtschaftlicher Diversifizierungsprozess ein (Bekleidungs-, Keramik-, Kunststoff- und Maschinenbauindustrie sowie Handel und Dienstleistungen), der heute bereits sehr erfolgreich dazu beiträgt, den Einbruch im Kohlesektor zu kompensieren (vgl. PMC 2003, S. 10ff.). Innerhalb des Keramiksektors hat die Fliesenindustrie in Criciúma mit 30% der nationalen Produktion und 70% der brasilianischen Exporte bereits einen international wettbewerbsfähigen Cluster herausgebildet (vgl. MEYER-STAMER 1997, S. 10). MEYER-STAMER (1997, S. 10; 1998, S. 21ff. u. 2003, S. 138ff.) zufolge ließen sich in diesem lokalen Industriekomplex bereits in der ersten Hälfte der 90er Jahre clusterhafte Ansätze einer vielschichtigen regionalen Kooperation zwischen Unternehmen, Unternehmensverbänden, Gewerkschaften, regionalen Universitäten und der bundesstaatlichen Verwaltung einerseits sowie internationale Verbindungen zu italienischen Zulieferern und Kooperationspartnern andererseits feststellen.



Quelle: Ergänzt nach IBGE-Karte (<http://www.ibge.gov.br>)

Abb. 65: Lage des Untersuchungsgebiets der Fallstudie Criciúma, Santa Catarina

Die Entwicklungsperspektiven Criciúmas sind eng verbunden mit der geographischen Nähe und der verkehrstechnischen Anbindung an die großen Absatzmärkte für industrielle Produkte im Süden und Südosten Brasiliens, im Mercosur und in Übersee. Eine gute infrastrukturelle und verkehrstechnische Außenanbindung Criciúmas wrdre Möglichkeiten eröffnen, die Region weiter aus dem krisenhaften Kohlesektor hinüberzuführen in eine wettbewerbsfähige Einbindung in nationale und internationale Wirtschaftskreisläufe auf der Basis einer möglichst diversifizierten Produktionsstruktur. Diese Entwicklungsperspektive rückt die Transport- und Verkehrsproblematik auf unterschiedlichen räumlichen Ebenen in den Mittelpunkt des Inte-

resses der staatlichen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Akteure im regionalen Entwicklungsprozess (vgl. PMC 2003, S. 16f. u. 31ff.). Zum einen gewinnt mit der Expansion eines diversifizierten sekundären und tertiären Sektors ein effizientes städtisches Verkehrsmanagement an Bedeutung, um die innerstädtische Mobilität bei steigendem Transport- und Verkehrsaufkommen zu sichern.¹ Zum anderen erhält die überregionale Verkehrsanbindung an die ca. 10 km südöstlich von Criciúma verlaufende Bundesstraße BR-101 als Mercosur integrierende Nord-Süd-Achse eine essenzielle Bedeutung für den regionalen Entwicklungsprozess.²

Das Fallbeispiel der Mittelstadt Criciúma, anhand dessen die Analyse der lokalen Wirkungsweise und Wirksamkeit der Städtekooperation in transnationalen Netzwerkstrukturen erfolgen soll, kann keinesfalls als typischer Modellfall für lateinamerikanische Mitgliedsstädte im Netzwerk Nr. 8 gelten. Vielmehr soll die Fallstudie ein vertieftes Verständnis der grundlegenden Wirkungsmechanismen ermöglichen, die im Rahmen transnationaler Städtenetzwerkkooperation das lokale Potenzial der Inwertsetzung von Informationen und Impulsen aus den Austauschprozessen bestimmen. Mit Criciúma wurde bewusst eine Mitgliedsstadt ausgewählt, die dank einer sehr intensiven Beteiligung an den Netzwerkaktivitäten ausreichend inhaltliche Substanz für eingehende empirische Untersuchungen aufweist. Auch im Hinblick auf die lokal wirksamen Entwicklungsbedingungen ist die Ausgangssituation Criciúmas durch spezifische Strukturen und Rahmenbedingungen geprägt, vor deren Hintergrund die Ergebnisse der Fallstudie interpretiert werden müssen:

- Criciúma ist im Netzwerk Nr. 8 der Partner mit den meisten Projektbeteiligungen (vier A- und zwei B-Projekte von insgesamt zehn). Allerdings koordiniert Criciúma kein eigenes Projekt, was als Hinweis darauf gedeutet werden kann, dass sich die Stadt in erster Linie als Know-how-Empfänger im Netzwerk „Steuerung der urbanen Mobilität“ sieht;
- Criciúma ist eine kleinere Mittelstadt, die mangels finanzieller und personeller Ressourcen vor dem URB-AL-Programm kaum Möglichkeiten hatte, internationale Kontakte zu knüpfen, um von externem Know-how zu profitieren;
- Im Zuge des durch die brasilianische Verfassung von 1988 eingeleiteten Dezentralisierungsprozesses profitiert die Stadtverwaltung Criciúmas von einer im Vergleich zu anderen lateinamerikanischen Staaten relativ konsequenten Dezentralisierung, die auch die Übertragung umfangreicher finanzieller Ressourcen auf die kommunale Ebene miteinschließt (vgl. HALDENWANG 2000, S. 425; MEYER-STAMER 2003, S. 136; STREN 2000, S. 4 u. WILLIS et al. 1999, S. 19). MENEGAT (2002, S. 184) weist jedoch auf einen wieder zurückgehenden Transfer nationaler Mittel an die Kommunen hin, dem ein starker Zuwachs an Pflichtaufgaben in den vergangenen Jahren gegenüber steht;

¹ Zum Einfluss des städtischen Verkehrswesens auf die Wettbewerbsfähigkeit und Entwicklungsdynamik urbaner Zentren vgl. HICKMAN & HALL 2005, S. 86ff.

² Ende 2004 war die BR-101 noch einspurig, befand sich in einem schlechten Zustand und war durch eine noch desolatere Zubringerstraße mit Criciúma verbunden. Zur in großen Teilen mangelhaften brasilianischen Verkehrsinfrastruktur, die die Wettbewerbsfähigkeit weiter Landesteile reduziert, vgl. MEYER-STAMER 2003, S. 132.

- Criciúma liegt im Bundesstaat Santa Catarina, der im übrigen Brasilien den Ruf hat, vergleichsweise offen für Kooperation und kollektives Handeln zwischen den unterschiedlichen lokalen und regionalen Akteuren zu sein (vgl. MEYER-STAMER 2003, S. 138). Trotzdem macht sich auch hier noch der Einfluss eines selbst im Süden und Südosten Brasiliens weit verbreiteten, im Falle wirtschaftlicher Interessenkonflikte auch zur Gewalttätigkeit neigenden politischen (Un-)Kultur bemerkbar;¹
- Die Stadtverwaltung Criciúmas stand parallel zum Eintritt in das URB-AL-Programm vor der Herausforderung der Munizipalisierung der bisher auf nationaler und bundesstaatlicher Ebene angesiedelten Zuständigkeiten im Bereich Verkehrsmanagement und -überwachung. Aus diesem Anlass wurde eine komplette organisatorische Umstrukturierung der Administration des kommunalen Verkehrssektors vorgenommen und alle Zuständigkeiten im Bereich des städtischen Verkehrs in einer kommunalen Gesellschaft integriert, die schließlich als Partner im URB-AL-Programm aktiv war. Die im Aufbau befindliche Verkehrsgesellschaft konnte folglich relativ einfach Impulse aus der transnationalen kommunalen Zusammenarbeit in die sich neu herausbildenden Strukturen, Abläufe und Aufgabenfelder integrieren.
- Die Stadtverwaltung wurde von 2001 bis 2004 von einem Bürgermeister der *Partido dos Trabalhadores* (PT) geleitet, der eine starke Disposition zur Professionalisierung kommunaler Verwaltung und zu innovativem, transparentem sowie partizipativem Kommunalmanagement zeigte. Darüber hinaus hatte der Bürgermeister Criciúmas die internationale Öffnung der Stadtverwaltung zu einem grundlegenden kommunalpolitischen Ziel erklärt.

Die Ergebnisse des Fallbeispiels Criciúma sind – wie bei jeder Einzelfallstudie erforderlich – vor dem Hintergrund dieser lokalspezifischen Entwicklungsrahmenbedingungen zu interpretieren. Trotz der lokalen Besonderheiten sind jedoch die grundsätzlichen Wirkungsmechanismen und Einflussfaktoren, die für die *Performance* von Kommunalverwaltungen in transnationalen Städtenetzwerken maßgeblich sind, auch auf andere Städte übertragbar. Sie lassen somit generelle Rückschlüsse hinsichtlich möglicher Maßnahmen zur Steigerung der lokalen Wirksamkeit transnationaler Netzwerkkooperation zu.

5.4.2 Criciúmas Aktivitäten der Netzwerkkooperation und ihre lokalen Auswirkungen

Der Bürgermeister Criciúmas, Décio Gómes Góes, erfuhr im Oktober 2001 im Rahmen eines Besuchs zur Unterzeichnung des Partnerschaftsabkommens mit der italienischen Provinz Tre-

¹ Das folgende Zitat des Präsidenten des Komitees für Menschenrechte von Rio Grande do Norte, Roberto de Oliveira Monte, illustriert die Gefahren, denen sich transparenz- und effizienzorientierte Kommunalpolitiker in Brasilien aussetzen: „Der Tod des Bürgermeisters [von Santo André; Anm. d. Verf.] Celso Daniel wie auch des Bürgermeisters von Campinas, Antônio da Costa Santos [beide Südostbrasilien; Anm. d. Verf.] sowie verschiedene Attentate gegen Bürgermeister, Parteifunktionäre, Gewerkschaftsführer, Rechtsanwälte, Menschenrechtsaktivisten und normale Bürger sind ein Beweis für die inakzeptable Welle der Gewalt, die das Land erfasst hat und die insbesondere jene trifft, die gegen die Veruntreuung öffentlicher Mittel, die Ungerechtigkeit und die Straffreiheit kämpfen“ (Übers. d. Verf; http://www.dhnet.org.br/w3/cedh/cedh_violencia.htm; 09.03.2006).

viso¹ von der Möglichkeit der Teilnahme am Städtenetzwerk „Steuerung der urbanen Mobilität“. Treviso war im Begriff, beim ersten *Call for Projects* des Netzwerks Nr. 8 am 31.10.2001 einen eigenen Projektantrag zum Thema Verkehrssicherheit einzureichen und sah in der Integration Criciúmas in das transnationale Projektpartner-Netzwerk eine günstige Gelegenheit, die Intensivierung der gerade besiegelten transatlantischen Städtepartnerschaft voranzutreiben. Noch während seiner Treviso-Reise unterzeichnete der Bürgermeister Criciúmas die Beitrittserklärung der Stadt zum URB-AL-Netzwerk Nr. 8 und zur von Treviso koordinierten Projektinitiative VICOROSA zum Thema Verkehrssicherheit.

Criciúma hatte mit dem etwas späteren Eintritt in das Netzwerk Nr. 8 zwar den Auftaktkongress im Oktober 2000 in Stuttgart verpasst, war aber bei den beiden folgenden Jahrestreffen im April 2002 in Mexico City und im Januar 2003 in Stuttgart hochrangig vertreten.² Bereits dieser Sachverhalt kann als Indiz für einen starken politischen Rückhalt im Hinblick auf die Etablierung internationaler Kooperationskontakte gedeutet werden, da durchschnittlich nur etwa ein Drittel der lateinamerikanischen Mitgliedsstädte Vertreter zu den URB-AL-Jahrestreffen entsendet.³ Bis Ende 2004 nahm die Generaldirektorin der städtischen Verkehrsbetriebe (*Empresa Pública de Trânsito e Transporte de Criciúma S/A – CRICIUMATRANS*) neben den Jahrestreffen des Netzwerks Nr. 8 in Mexico City und Stuttgart an Projekttreffen in Treviso (IT), Graz (AT), Erechim (BR), Florianópolis (BR), Bilbao (ES) und Stuttgart teil. Bei den Projekttreffen in Erechim und Stuttgart wurde sie bereits von zwei weiteren Mitarbeitern begleitet, die darauf vorbereitet werden sollten, die Verkehrsbetriebe in Zukunft selbständig in den jeweiligen URB-AL-Projekten zu vertreten.

Feldforschung in Criciúma zur Erfassung der lokalen Wirkungsweise und Wirksamkeit

Die Feldforschung in Criciúma, Santa Catarina wurde im September/Oktober 2004 durchgeführt. Die methodische Vorgehensweise (s. Kap. 4.4.3) und die inhaltliche Ausrichtung der Erhebungen orientierten sich dabei am in Kapitel 3.8 beschriebenen „Mehrebenenmodell zur Analyse transnationaler Städtenetzwerkkooperation“. Dies ermöglichte eine systematische und strukturierte Erfassung der lokalen Wirkungsmechanismen und Informationsflüsse. Bei der Untersuchung der lokalen Auswirkungen der transnationalen Städtenetzwerkkooperation standen insbesondere die folgenden Sachverhalte und Zusammenhänge im Mittelpunkt des Forschungsinteresses:

- Informationsdiffusion innerhalb der kommunalen Verwaltungsstruktur;
- Informationsdiffusion über die Kommunalverwaltung hinaus zugunsten lokaler zivilgesellschaftlicher Akteure und der Bevölkerung;

¹ Diese erste Städtepartnerschaft Criciúmas war durch frühere Kooperationskontakte der Keramikindustrie vorbereitet worden (s. Kap. 5.5.1). Zwischen den beiden Regionen bestehen enge kulturelle Verbindungen durch die intensiven Migrationsströme, ausgehend insbesondere von Treviso und dem übrigen Norditalien, nach Criciúma im späten 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts.

² Durch die designierte und ab 2003 amtierende Generaldirektorin der neu gegründeten kommunalen Verkehrsgesellschaft CRICIUMATRANS S.A.

³ Wie bereits erwähnt müssen die Vertreter der Mitgliedsstädte ihre Anreise zu den Jahrestreffen der URB-AL-Netzwerke selbst finanzieren, was gerade für viele kleinere Stadtverwaltungen aus ärmeren Ländern bzw. Regionen eine entsprechende Zutrittsbarriere darstellt.

- Wirkung der im Rahmen der Projektkooperation lokal durchgeführten Maßnahmen;
- Beeinflussung politischer Grundsatzentscheidungen und Anstoß weiterführender kommunalpolitischer Maßnahmen;
- Anstoßen bzw. Lenken lokaler Investitionen;
- Initiierung neuer Kooperationsverbindungen mit lokalen zivilgesellschaftlichen Akteuren und der örtlichen Bevölkerung;
- Impulse für die Vertiefung der interkommunalen Kooperation mit Nachbarmunizipien.

Beim Nachverfolgen der lokalen Auswirkungen transnationaler Netzwerkkooperation wurde hinsichtlich der Transferwege von Informationen und Impulsen untersucht, über welche Mechanismen Inputs aus der transnationalen Informationssphäre des Mehrebenenmodells (Netzwerk Nr. 8 und Projektnetzwerke, an denen Criciúma beteiligt ist) in die „lokale Netzwerkknotensphäre“ (CRICIUMATRANS bzw. die Stadtverwaltung) eindringen, sich innerhalb dieser Strukturen ausbreiten und letztendlich kommunalpolitisches Handeln beeinflussen. Des Weiteren wurden die Diffusionsmechanismen erfasst, über die Inputs aus der transnationalen Netzwerkkooperation an die lokale Bevölkerung, zivilgesellschaftliche Partnerinstitutionen und Gemeinden im Umland weitergegeben bzw. mit diesen neue Kooperationsverbindungen induziert wurden. Dabei war zu berücksichtigen, dass sich die lokalen Auswirkungen, die auf Impulse aus der aktiven Beteiligung am Netzwerk Nr. 8 „Steuerung der urbanen Mobilität“ zurückzuführen sind, in vielfältiger Ausprägung darstellen können (s. Abb. 66).

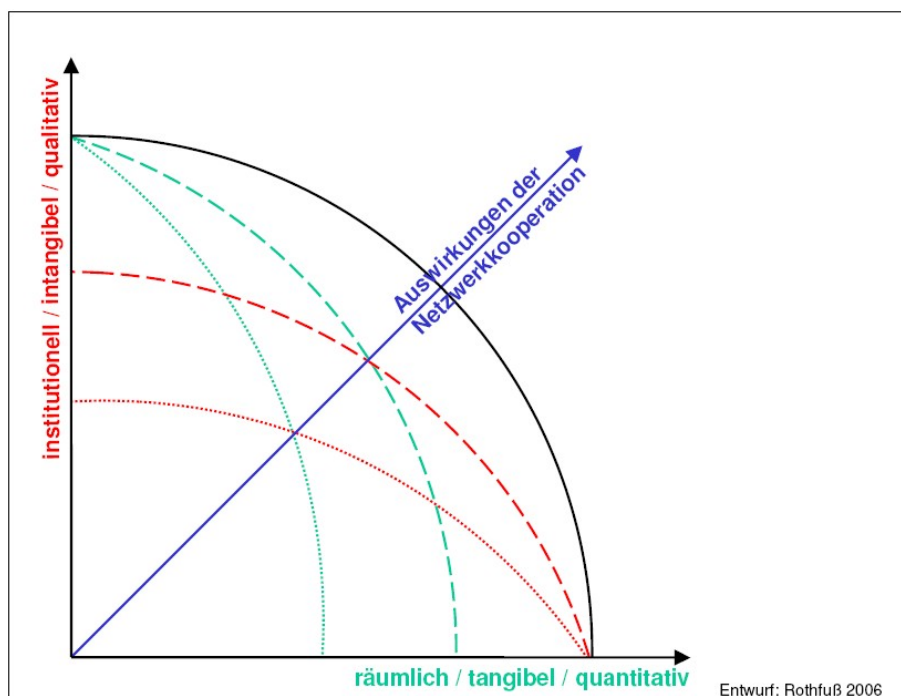


Abb. 66: Wirkungsspektrum lokaler *Impacts* transnationaler Netzwerkkooperation

Während etwa der Impuls zur Anlage eines eigenfinanzierten Radwegs eine raumwirksame und quantitativ erfassbare tangible Auswirkung ist (s. Kap. 5.4.2.1), können sich die Wirkungen der transnationalen Städtenetzwerkkooperation auch rein qualitativ-institutionell nieder-

schlagen: So z.B. wenn der Anreiz der möglichen Beteiligung an den transnationalen Kooperationsaktivitäten des URB-AL-Programms einige Mitarbeiter der kommunalen Verkehrsgesellschaft CRICIUMATRANS zum Belegen von Sprachkursen motiviert und damit Prozesse des *Capacity Building* in Gang setzt (s. Kap. 5.4.3.1.1). Zwischen diesen beiden Polen der Wirkungsweise transnationaler Städtenetzwerkkooperation waren zudem lokale Auswirkungen zu erfassen, die in einem jeweils spezifischen Verhältnis sowohl raumwirksame als auch institutionelle Wirkungen hervorriefen: So etwa im Zusammenhang mit der Intensivierung der Kooperationsbeziehungen der Stadtverwaltung Criciúmas mit den übrigen Gemeinden der *Região Carbonífera* im Verkehrsbereich, womit zum einen die Institutionalisierung einer neu entstehenden *regional governance* gefördert und zum anderen eine Basis für die Entstehung eines Verkehrsverbundes vorbereitet wurde, der in Zukunft eine die Regionalentwicklung betreffende Raumwirksamkeit entfalten könnte (s. Kap. 5.4.2.2).

URB-AL-Projekte Criciúma – Typ A	URB-AL-Projekte Criciúma – Typ B
<p>„VICOROSA – Unfallvermeidung und Verbreitung einer Sicherheitskultur“ Provinz Treviso – Italien → <i>Abgeschlossen (April 2002 bis März 2004)</i></p> <p>„CULTURA: Schaffung einer neuen Mobilitätskultur durch Kampagnen, Mobilitätsmanagement und bewusstseinsbildende Maßnahmen einschließlich Informationen und Erziehung mit dem Ziel des Wandels des Mobilitätsverhaltens zur Förderung nachhaltiger Verkehrsarten in Städten“ Stadt Graz, Österreich → <i>In Durchführung (Nov. 2003 bis Okt. 2005)</i></p> <p>„Bus Driver Training: Ausbildung von Busfahrern mittels neuer Technologien für sicheres, wirtschaftliches und umweltfreundliches Fahren“ Verband Region Stuttgart, Deutschland → <i>In Durchführung (Dez. 2003 bis Juni 2005)</i></p> <p>„Verbesserung der Teilhabe am öffentlichen Nahverkehr von Personen mit eingeschränkter Mobilität“ Stadtverwaltung Cartagena de Indias, Kolumbien → <i>In Durchführung (Mai 2004 bis Jan. 2006)</i></p>	<div data-bbox="853 981 1066 1153" style="text-align: center;"> </div> <div data-bbox="1129 913 1332 1146" style="text-align: center;"> </div> <p>„MOVIMAN: Der Verkehrsmanager als Teil eines kommunalen Systems des Managements der Verkehrsnachfrage“ Landeshauptstadt Stuttgart – Deutschland → <i>In der Startphase (Okt. 2004 bis Sept. 2006)</i></p> <p>„OROS – Observatorium für Verkehrssicherheit“ Provinz Treviso – Italien → <i>Noch nicht begonnen (Dez. 2004 bis Nov. 2006)</i></p>

Abb. 67: Beteiligung der Stadt Criciúma (CRICIUMATRANS S.A.) an den Projekten des Netzwerks Nr. 8; Stand zum Zeitpunkt der Feldforschung im Sep./Okt. 2004

Vor dem Hintergrund der in Kapitel 5.4.1 geschilderten lokalen Rahmenbedingungen und Herausforderung im Verkehrsbereich ist das Interesse der Stadtverwaltung Criciúmas zu erklären, dem thematischen Städtenetzwerk „Steuerung der urbanen Mobilität“ beizutreten. Als zentrales Motiv ist in diesem Zusammenhang das 2001 in Criciúma eingeleitete, sehr anspruchsvolle Restrukturierungsvorhaben der „*municipalização do trânsito*“¹ hervorzuheben. Angestrebt wurde dabei, zwecks Effizienzsteigerung den gesamten Aufgabenkomplex der Planung, Steuerung, Verwaltung und Kontrolle des städtischen Verkehrs sowie der Infrastruk-

¹ „Kommunalisierung des Verkehrswesens“ (Übers. d. Verf.). Der am 22.01.1998 in Kraft getretene „*Código de Trânsito Brasileiro*“ regelt die Übertragung von Rechten und Pflichten in Bezug auf Planung, Steuerung und Kontrolle des städtischen Verkehrs von der nationalen und bundesstaatlichen Ebene auf die Kommunen (<http://www.denatran.gov.br/Legislacao.htm>).

tur aus sechs verschiedenen kommunalen Ämtern und der Zuständigkeit zusätzlicher privater Dienstleister in eine alleinständige, integrierte Organisationsstruktur zu übertragen. Dies erfolgte schließlich mit der Schaffung der *Empresa Pública de Trânsito e Transporte de Criciúma S.A. – CRICIUMATRANS*¹, durch welche die Stadtverwaltung von Criciúma heute an sechs der insgesamt zehn gemeinsamen Projekte des URB-AL-Netzwerks Nr. 8 „Steuerung der urbanen Mobilität“ als Projektpartner beteiligt ist (s. Abb. 67). Im Hinblick auf die Projektteilnahme stellt Criciúma den aktivsten Partner in diesem thematischen Städtenetzwerk dar.

Obwohl Criciúma hinsichtlich der Projektbeteiligungen das *Ranking* des Netzwerks Nr. 8 anführt (s. Abb. 55), weist die Stadt nur die fünfthöchste „*cooperation city-ness*“ aller Mitgliedsstädte auf (s. Abb. 57), da sie für kein eigenes Projektnetzwerk verantwortlich zeichnet. Wenngleich durch das Fehlen einer zentralen Steuerungsfunktion die „*Prominence*“ (ANHEIER & KATZ 2004, S. 209) der Netzwerkposition Criciúmas gering bleibt, so übernimmt der Netzwerkknoten durch die Mehrfachbeteiligung an parallel durchgeführten, aber inhaltlich komplementären Projekten doch eine wichtige Funktion zur Steigerung der „*Range*“ (ebd.) der einzelnen Projektnetzwerke und trägt damit zur Herstellung eines engeren Gesamtzusammenhangs innerhalb des thematischen Städtenetzwerks bei (zu den unterschiedlichen Kategorien der Netzwerkanalyse siehe Abb. 16 in Kapitel 3.7).

5.4.2.1 Analyse der direkten Auswirkungen der URB-AL-Projekte

Die Teilnahme an den transnationalen URB-AL-Projekten bedeutet für eine Mitgliedsstadt in der Regel zunächst die Erstellung einer ausführlichen Studie zur lokalen Ausgangssituation im betreffenden Themenbereich für das Auftaktseminar. Während des drei- bis viertägigen Treffens lernen die Vertreter der teilnehmenden Städte die jeweiligen Probleme aus den anderen Ländern kennen. Es finden fachliche Diskussionen statt, die zu einem Austausch über die lokal bewährten Lösungsstrategien der beteiligten Partnerinstitutionen führen. Häufig wird dieser auch zwischen einzelnen Teilnehmern in bilateralen Kontakten am Rande der Tagung und darüber hinaus fortgesetzt. Hinzu kommen Exkursionen und Ortsbegehungen zum Kennenlernen angewandter Lösungskonzepte am Veranstaltungsort der Tagung. Durch die Inputs aus den anderen Städten bereichert, geht jeder Teilnehmer an seine in der Projektplanung vorgesehenen spezifischen lokalen Aufgaben, um die im Antrag festgelegten Monitoring-Indikatoren im vorgegebenen zeitlichen Rahmen erfüllen zu können. Je nach Projektkonzeption und -dauer findet ein Zwischentreffen (meist in einer anderen Mitgliedsstadt) statt, bei dem der fachliche Erfahrungsaustausch intensiviert und die Projektaufgaben weiter bearbeitet werden. Beim Abschlusstreffen tragen die Projektpartner schließlich die praktischen und auch theoretisch-konzeptionellen Ergebnisse ihrer lokalen Aktivitäten zusammen, welche dann in ein meist via Internet abrufbares Handbuch, einen Leitfaden oder eine *Best Practice-*

¹ Das „Öffentliche Unternehmen für Verkehr und Transport der Stadt Criciúma“ wurde per Gesetz vom 21.05.2002 (*Lei nº 4.320 de criação da empresa pública de trânsito e transporte do município de Criciúma*) geschaffen und nahm seine operationelle Tätigkeit zum 01.01.2003 auf.

Datenbank Eingang finden und unter weiteren potenziellen Interessenten verbreitet werden. Die Mitgliedsstädte sind – freilich ohne wirksame Überprüfungs- und Sanktionsmaßnahmen – dazu angehalten, die gemeinsam erzielten Projektergebnisse weiter zu nutzen und die lokal umgesetzten Maßnahmen über das offizielle Projektende hinaus dauerhaft fortzuführen.

Im Folgenden soll untersucht werden, welche konkreten Umsetzungsmaßnahmen in Criciúma durch die Einbindung in die URB-AL-Projekte des Netzwerks Nr. 8 „Steuerung der urbanen Mobilität“ ausgelöst wurden. Dabei werden nicht nur die relativ begrenzten Aktivitäten berücksichtigt, die ausschließlich aus Projektmitteln finanziert wurden, sondern auch solche, die mit kommunalen Eigenmitteln durchgeführt wurden und denen lediglich ein Know-how- bzw. *Best Practice*-Transfer aus den gemeinsamen Projekten zugrunde liegt.

A-Projekt „VICOROSA – Unfallvermeidung und Verbreitung einer Sicherheitskultur“

Weltweit besteht eine deutliche Korrelation zwischen dem Entwicklungsstand eines Landes und der Anzahl der Unfalltoten pro zugelassenen Fahrzeugen (vgl. GTZ 2004, S. 2).¹ Die gerade in ärmeren Ländern bzw. Regionen Lateinamerikas erhöhten Unfallraten mit tödlichem Ausgang sind unterschiedlichen Ursachen zuzuordnen: Während die Fahrzeugtechnik und das System ihrer periodischen Überwachung deutlich größere Mängel aufweist als in Europa (sofern sie überhaupt durchgeführt wird), kommt in beiden Regionen dem Aspekt der Verkehrserziehung für mehr Sicherheit im Straßenverkehr – sowohl aufseiten der Kraftfahrer als auch der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer – eine herausragende Bedeutung zu. Um die Hauptgefahren im Straßenverkehr systematisch analysieren und entschärfen zu können, bedarf es aber zunächst ausreichend differenzierter und zuverlässiger lokaler Unfallstatistiken. Diese sind bisher nur in wenigen lateinamerikanischen Städten existent bzw. ausreichend aussagekräftig. Hinsichtlich der grundsätzlichen Steuerbarkeit der Verkehrsunfallproblematik gibt es durchaus ermutigende Beispiele in Brasilien, wie etwa das der Stadt São Paulo, in der durch gezielte Maßnahmen im Bereich Verkehrssicherheit die Anzahl der Unfalltoten je 10.000 zugelassene PKWs von 19,5 im Jahr 1977 auf 3,2 im Jahr 2000 kontinuierlich auf mitteleuropäisches Niveau gesenkt werden konnte (vgl. DENATRAN et al. 2003, S. 32).

Das von Criciúmas jüngster Partnerstadt Treviso koordinierte Projekt zur „Unfallvermeidung und Verbreitung einer Sicherheitskultur“ war zum Zeitpunkt der Durchführung der Feldforschung das einzige von sechs Projekten mit criciumensischer Beteiligung, das bereits abgeschlossen war, so dass hier die direkten und indirekten Auswirkungen der transnationalen Zusammenarbeit weitgehend vollständig erfasst werden konnten. Zu Beginn des VICOROSA-Projekts erstellten alle Mitgliedsstädte eine Studie über die lokale Situation im Bereich Verkehrssicherheit, die sowohl besondere Probleme als auch bereits entwickelte Lösungsstrategien der Partnerstädte beinhaltete. Der Austausch über lokale Erfahrungen und *Best Practice*-Beispiele wurde während der gesamten Projektdauer fortgesetzt und mündete abschließend in einen Leitfaden für Kommunen mit konkreten Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. In Criciúma wurden im Rahmen des VICOROSA-Projekts insbeson-

¹ In Lateinamerika beläuft sich die Spannweite je nach Land auf vier bis 27 Verkehrstote pro Jahr und 10.000 Fahrzeuge (Brasilien fünf) und in der EU-15 auf zwei bis fünf (vgl. GTZ 2004, S. 2).

dere zwei Maßnahmen angestoßen, die nur in sehr begrenztem Umfang aus Projektmitteln kofinanziert wurden und jeweils weit umfassendere lokale Prozesse anstießen, als dies im inhaltlichen und konzeptionellen Rahmen des eigentlichen A-Projekts vorgesehen war: Es sind dies der Aufbau einer kommunalen Unfallstatistik als Voraussetzung zur sicheren (Um-) Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur sowie die Entwicklung und Durchführung integrierter Maßnahmen zur Verkehrserziehung und Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung.

Zu Projektbeginn hatte jede Mitgliedsstadt eine detaillierte Analyse zur Struktur und Organisation der örtlichen Unfallstatistiken durchführen müssen. Bei einem internationalen Projekt-treffen wurden die Statistiken verglichen und etwaige Defizite in der Erfassung und Strukturierung der Daten herausgearbeitet. Die Bandbreite der vertretenen Mitgliedsstädte reichte von Schweden – mit einem hervorragenden System zur Erfassung von Unfällen und generell sehr wenigen Verkehrstoten – bis hin zu Brasilien und Kolumbien, wo die Statistiken meist nur sehr rudimentär entwickelt, Unfälle mit schweren Folgen aber besonders häufig waren.¹ Im Sinne des *Benchmarking* erarbeitete CRICIUMATRANS daraufhin im gezielten Vergleich mit anderen Ländern und Städten eine Strategie zur integrierten Erfassung aller relevanten Daten, die ein besseres Erkennen der Ursachen und Folgen von Verkehrsunfällen und damit auch ein wirksames Gegensteuern (z.B. durch die bauliche Entschärfung von Unfallschwerpunkten) ermöglichen sollte. Mit dieser Maßnahme kam die Stadtverwaltung Criciúmas mit Hilfe der transnationalen Kooperations- und Know-how-Transferprozesse im Rahmen des URB-AL-Städtenetzwerks gleichzeitig der nationalen gesetzlichen Verpflichtung des „*Código de Trânsito Brasileiro*“ nach, der allen Kommunen, die sich dem Prozess der Munizipalisierung des Verkehrsmanagements unterzogen haben, die Führung einer kommunalen Unfallstatistik vorschreibt (vgl. DENATRAN et al. 2003, S. 32).

Anfangs bewältigte CRICIUMATRANS das Unfallstatistikprojekt mit vorhandenen personellen und technischen Ressourcen. So wurde mit Hilfe von Excel-Tabellen die erste Version einer integrierten Statistik aufgebaut. Längerfristig war jedoch die Anschaffung einer Datenbanksoftware nötig, so dass nach wenigen Monaten eine zusätzliche Fachkraft eingestellt werden musste, die ausschließlich für diesen Aufgabenbereich zuständig war. Da der Aufbau der Unfallstatistik nicht während der Projektlaufzeit vollständig abgeschlossen werden konnte, verpflichtete sich CRICIUMATRANS im Abschlussbericht des Verkehrssicherheitsprojekts, das begonnene Vorhaben mit der aus eigenen Finanzmitteln hierfür geschaffenen Personalstelle selbständig fortzuführen und abzuschließen.

Die Entwicklung und Einführung einer integrierten Unfallstatistik für die Stadt Criciúma erforderte den Aufbau eines lokalen Kooperationsnetzwerks – im Mehrebenenmodell entspricht dies der „sekundären lokalen Netzwerksphäre“ – mit den für die Informationserfassung relevanten örtlichen Institutionen. Hierbei wurden überwiegend neue Kooperationsbeziehungen mit den folgenden Partnern eingegangen:

¹ In Criciúma wurden z.B. nur die gesundheitlichen Folgen an den Unfallopfern in die Statistik aufgenommen, die direkt am Unfallort von der Polizei festgestellt wurden. Verstarb etwa eine Person an den Spätfolgen des Unfalls im Krankenhaus, so ging diese Information nicht mehr in die Unfallstatistik ein.

- *Polícia Militar*: Vor der „Munizipalisierung des Verkehrswesens“ lag die Zuständigkeit für die Unfallstatistik im Aufgabenbereich der nationalen Militärpolizei. Diese zeigte sich nun sehr kooperativ im Aufbau eines integrierten kommunalen Statistiksystems.
- *Instituto Nacional de Seguridade Social* – INSS:¹ Die gesundheitlichen Folgen von Verkehrsunfällen dürfen aus Datenschutzgründen nicht direkt von niedergelassenen Ärzten und Krankenhäusern, sondern nur indirekt über das INSS an CRICIUMATRANS weitergegeben werden. Bisher waren hier Verkehrsunfälle nicht gesondert erfasst worden.
- Krankenhäuser und niedergelassene Ärzte: Es wurden einheitliche Formulare entwickelt und eingeführt, die es in Zukunft erlauben sollten, gesundheitliche Beeinträchtigungen aus Verkehrsunfällen gesondert zu erfassen und statistisch korrekt zuzuordnen.
- *Instituto Médico Legal* – IML: Mit dem Institut für Gerichtsmedizin wurde vereinbart, in Zukunft bei Verkehrsunfällen tödlich verunglückte Personen gesondert von sonstigen Unfällen zu erfassen und diese Daten in die integrierte Unfallstatistik einfließen zu lassen.
- Versicherungsgesellschaften: Lokal ansässige private Versicherungen wurden kontaktiert, um deren Erfassung von Unfallfolgekosten in die Statistik mit einzubeziehen.

Generell konnte ein großes Interesse der lokalen Kooperationspartner an einer Zusammenarbeit mit der kommunalen Körperschaft CRICIUMATRANS festgestellt werden. Allgemein positiv aufgenommen wurde dabei auch die Tatsache, dass diese Kooperation durch die internationale Zusammenarbeit der Stadtverwaltung im Rahmen des VICOROSA-Projekts angestoßen worden war. Die eingegangenen lokalen Beziehungen führten in der Folge zu weiteren gemeinsamen Maßnahmen, wie etwa der Durchführung einer Vortragsveranstaltung im Rahmen der „*Semana Nacional do Trânsito*“, in deren Rahmen CRICIUMATRANS zusammen mit dem städtischen Krankenhaus und dem INSS anlässlich des Weltgesundheitstags ca. 800 Vertreter des örtlichen Gesundheitswesens einlud, um diese über Aspekte der Unfallprävention, Verkehrssicherheit und Zusammenarbeit für eine integrierte Unfallstatistik zu informieren.

Da in Brasilien bisher keine kommunalen Unfallstatistiken existieren, deren Konzeption eine so große Integrationstiefe wie das von Criciúma im Rahmen des VICOROSA-Projekts entwickelte Modell aufweist, zeigte der Direktor der nationalen Verkehrsbehörde *Departamento Nacional de Trânsito* – DENATRAN, Ailton Brasiliense Pires, bereits großes Interesse am Konzept der CRICIUMATRANS. DENATRAN wollte demnach die Möglichkeiten prüfen, die im Rahmen transnationaler Städtenetzwerkkooperation gewonnen Erkenntnisse und Erfahrungen in die Entwicklung eines nationalen Modells einfließen zu lassen, nach dem dann die kommunalen Statistiken zukünftig brasilienweit angepasst werden müssten. In diesem Falle könnte das Ziel einer auf die Projektzusammenarbeit hin folgenden Weiterverbreitung der entwickelten Innovationen und Lösungsansätze längerfristig in umfangreichem Ausmaß erreicht werden.

¹ Das INSS ist zuständig für die Auszahlung der Invalidenrente für vorübergehend oder dauerhaft durch Unfälle arbeitsunfähig gewordene Personen.

Ein weiterer Schwerpunkt des VICOROSA-Projekts lag auf der Entwicklung und Anwendung von *Best Practice*-Beispielen in Sachen Verkehrserziehung durch die Projektpartner vor Ort und deren Verbreitung auf internationaler Ebene durch ein auf der Projekthomepage verfügbares *Best Practice*-Handbuch.¹ Ausgehend von den Impulsen dieses URB-AL-Projekts und entsprechend den nationalen Vorgaben der „*municipalização do trânsito*“ wurde innerhalb der CRICIUMATRANS den bisher von der Stadtverwaltung nicht bearbeiteten Fragen der Verkehrserziehung eine hohe Priorität eingeräumt. Es wurde – ohne Kofinanzierung aus Projektmitteln – eine spezielle Abteilung („*Acessoria de Educação e Cidadania*“) geschaffen und eine Pädagogin eingestellt, die auf Verkehrserziehung spezialisiert ist. Als Grundlage der integrierten Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit wurde – wiederum ohne finanzielle Unterstützung aus dem URB-AL-Programm – zunächst die Verkehrsinfrastruktur in weiten Teilen des Stadtgebiets durch das Erneuern bzw. erstmalige Installieren von Ampelanlagen, Kreisverkehren, Fahrbahnmarkierungen und Beschilderung sicherer gemacht. In Begleitung hierzu wurde die Öffentlichkeitsarbeit über die örtlichen Medien intensiviert, um durch ein verstärktes Bewusstsein, kombiniert mit verschärften Kontrollen und Strafen das sichere und vorschriftsmäßige Verhalten im Straßenverkehr zu fördern.

Für die Umsetzung der durch das VICOROSA-Projekt angestoßenen Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung im Bereich Verkehrssicherheit musste ebenfalls ein „sekundäres lokales Netzwerk“ zwischen der kommunalen Verkehrsgesellschaft und zivilgesellschaftlichen Institutionen aufgebaut werden. Es umfasste die Mehrzahl der örtlichen Schulen sowie einige der dazugehörigen Elternverbände. Des Weiteren schloss es die lokalen und regionalen Print-, Rundfunk- und Fernsehmedien mit ein, die eine ausgeprägte Bereitschaft zeigten, die Problematik der Verkehrssicherheit verstärkt zu thematisieren. Die entwickelten Maßnahmen wurden teilweise in die jährlich vor Ort durchgeführte, nationale Initiative für Verkehrssicherheit, die so genannte „*Semana Nacional do Trânsito*“ der DENATRAN, integriert.

Da gerade Kinder zu den häufigsten Opfern von Verkehrsunfällen gehören, richtete sich der Schwerpunkt der Kampagnenarbeit neben der allgemeinen Öffentlichkeit insbesondere an die Zielgruppe der Schüler. An einer Privatschule, die bereits im Vorfeld des VICOROSA-Projekts Interesse an einer engeren Kooperation mit CRICIUMATRANS in Fragen der Verkehrssicherheit gezeigt hatte, wurde ein integriertes Konzept zur Zusammenarbeit mit Schulen ausgearbeitet: Neben der Entwicklung und dem Einsatz umfangreichen didaktischen Materials für den Verkehrserziehungsunterricht umfasste es die sichere Gestaltung der stark von Schülern frequentierten Straßen im Schulbezirk. In einem Folgeprozess wurde bereits weit über den ursprünglichen Projektrahmen hinaus die Erneuerung bzw. das erstmalige Anbringen der Fahrbahnmarkierungen und Beschilderung im Umfeld aller öffentlichen und privaten Schulen Criciúmas abgeschlossen. Über den Verkehrserziehungsunterricht konnte die Mehrzahl der öffentlichen Schulen Criciúmas abgedeckt und damit die Mehrzahl der Grundschüler der Stadt erreicht werden.

¹ Siehe: <http://www.vicorosa.com>

Eine weitere verkehrserzieherische Maßnahme, die im Rahmen des VICOROSA-Projekts entstanden ist und eine große öffentlichkeitswirksame Verbreitung gefunden hat, ist die jährliche Wahl der „*amiguinhos do trânsito*“.¹ Die Maßnahme ging aus einer in der Projektpartnerregion Barranquilla, Kolumbien, bereits seit 1996 erfolgreich angewendeten *Best Practice* hervor und wurde an die lokalspezifische Situation Criciúmas angepasst. Die acht „*amiguinhos*“, die im September 2004 zum dritten Mal unter Bewerbern aller Grundschulen Criciúmas gewählt wurden, wirken an ihren Schulen als „Botschafter“ und Multiplikatoren für die Beachtung der wichtigsten Regeln der Verkehrssicherheit. Sie treten gemeinsam bei öffentlichen Veranstaltungen und in den Medien auf und machen bei kurzen Präsentationen oder in Theaterstücken an den Schulen die Kinder mit den grundlegenden Aspekten eines sicheren Verhaltens im Straßenverkehr vertraut. Durch ihren relativ großen Bekanntheitsgrad wirken die „*amiguinhos*“ als Identifikationsfiguren, die die gleichaltrigen Mitschüler besser erreichen als professionelle Verkehrspädagogen. Ergänzend zu dieser Maßnahme wurde eine entsprechende Zeitschrift im Comicstil herausgegeben, in der die „*amiguinhos do trânsito*“ als Repräsentanten der verschiedenen Ethnien, die den Süden Santa Catarinas besiedelt haben und noch heute das kulturelle Leben bestimmen, in Comicgeschichten, Spielen, Kreuzworträtseln etc. die wichtigsten Regeln des sicheren Verkehrsverhaltens vermitteln.²

A-Projekt „CULTURA – Schaffung einer neuen Mobilitätskultur zur Förderung nachhaltiger Verkehrsarten in Städten“

Zum Zeitpunkt der Durchführung der Feldforschung in Criciúma befand sich das A-Projekt CULTURA im elften von insgesamt 24 Monaten Laufzeit. Im Bereich Mobilitätskampagnen stellte Criciúma einen vergleichsweise starken Partner dar, so dass hier der Transfer eigenen Know-hows in das transnationale Partnernetzwerk hinein relativ stark ausgeprägt war.³ Bis zum Untersuchungszeitpunkt konnten nur vereinzelte Inputs aus dem Projekt festgestellt werden, die kommunalpolitische Maßnahmen im Verkehrsbereich beeinflusst hatten. Interessanterweise überwogen dabei Anregungen, die gewissermaßen als „*side effects*“ aus Exkursionen und Besichtigungen am Rande der Projekttreffen gewonnen wurden und verstärkt den Infrastrukturbereich betrafen, obwohl der Fokus des Projekts auf so genannten „*soft measures*“ im Bereich des Mobilitäts-Managements und der Bewusstseinsbildung liegt. Neben geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen und der Einrichtung von Fußgängerzonen im Zentrum Criciúmas, die auf Ortsbesichtigungen im Rahmen des ersten Projekttreffens in Graz zurückzuführen waren, war ein interessanter Impuls die nachträgliche Integration eines Radwegs in die Planung des großen Infrastrukturprojekts „*Criciúma Circulando Melhor*“.⁴

¹ „Kleine Freunde der Verkehrssicherheit“ (Übers. d. Verf.)

² Auflage von 10.000 Stück, kofinanziert durch das VICOROSA-Projekt.

³ Der Verfasser nahm am Auftaktseminar des CULTURA-Projekts im November 2003 in Graz (AT) teil und wurde in dieser Einschätzung durch den Projektmanager Robert Pressl, Forschungsgesellschaft Mobilität, bestätigt (Expertengespräch vom 25.11.2003).

⁴ Im Rahmen des Projekts sollten 2005 bis 2007 ein Umgehungsring um das Stadtgebiet Criciúmas, ein neuer überregionaler Busbahnhof und ein zusätzliche Zubringer zur Nord-Süd-Straßenachse BR-101 realisiert werden.

Dieser Entwicklungsimpuls aus einem URB-AL-Projekt ist insbesondere deshalb von Interesse, da er Hinweise darauf gibt, wie über Partner, welche die „Range“ (ANHEIER & KATZ 2004, S. 209) zwischen den einzelnen Projektnetzwerken vergrößern, auch Quer-Informationsflüsse hergestellt können. Dadurch können sich Impulse aus Projekten lokal auswirken, an denen die betreffende Stadt nicht einmal direkt beteiligt ist. Im hier untersuchten Fall kam der Projekt Netzwerk überspringende Impuls dadurch zustande, dass der technische Koordinator des A-Projekts „Integration der Radwegeplanung in die Stadtplanung von mittelgroßen Städten“ (externer Partner *International Bicycle Consultancy* – IBC, Utrecht) gewissermaßen als „bridging actor“ (ebd., S. 211) auch in das CULTURA-Projektpartnernetzwerk integriert war. Bei den Jahrestreffen des Netzwerks Nr. 8 war bereits zuvor ein persönlicher Kontakt zwischen der Generaldirektorin der CRICIUMATRANS und dem fachlichen Koordinator des Radwegeprojekts entstanden. Dieser führte dazu, dass die Generaldirektorin auch ohne offiziellen Partnerstatus zum zweiten Arbeitstreffen in Florianópolis eingeladen wurde. In persönlichen Gesprächen am Rande des darauf folgenden CULTURA-Projekttreffens im November 2003 in Graz entstand schließlich die Idee, das criciumensische Infrastruktur-Großprojekt um den Bau eines Radwegs zu ergänzen.

Die Realisierung des ersten Radwegeprojekts in Criciúma kann als Zeichen eines tatsächlichen Richtungswechsels in der kommunalen Verkehrspolitik gewertet werden. Wie in Lateinamerika generell üblich, so herrscht auch in Criciúma die Auffassung vor, dass die einzige sozial erstrebenswerte Mobilitätsform der Privat-PKW ist. Dem öffentlichen Personennahverkehr und auch dem Radfahren hingegen haftet der Ruf an, das Verkehrsmittel der Armen zu sein. Das Radwegeprojekt im Rahmen von *Criciúma Circulando Melhor* wurde schließlich in einem Stadtviertel geplant, in dem durch zwei Technikerschulen und die *Universidade Nacional do Extremo Sul Catarinense* – UNESCO bereits ein stärkerer Fahrradverkehr gegeben war. Der geplante Radweg soll den östlichen Busbahnhof Criciúmas mit der weiter außerhalb des Zentrums gelegenen Universität und den beiden Technikerschulen verbinden und somit die intermodale Nutzung der Stadtbusse und des Fahrrads erleichtern. Die fachliche Planung des Radwegeprojekts wurde schließlich von einem Stadtplaner der CRICIUMATRANS selbstständig mit lokal vorhandenen Kompetenzen und Ressourcen durchgeführt. Im Planungsprozess standen ihm detailliert ausgearbeitete nationale Planungsvorschriften und technische Anleitungen für Radwege zur Verfügung, leider aber noch nicht das *Best Practice*-Handbuch des URB-AL-Radwegeprojekts, da dieses zu diesem Zeitpunkt noch nicht erschienen war. Der Impuls, der in diesem Zusammenhang von einem URB-AL-Projekt ausging und in Criciúma lokal umgesetzt wurde, hing also nicht von einem Nord-Süd-Transfer von Fachwissen hinsichtlich der technischen Planung von Radwegen ab. Der spezifische Mehrwert der transnationalen Städtenetzwerkkooperation lag vielmehr in der persönlichen Motivation einer lokalen Entscheidungsträgerin, in Europa bereits weitgehend etablierte, für brasilianische Verhältnisse jedoch nach wie vor relativ ungewöhnliche Lösungsansätze gegen innovationsfeindliches kommunalpolitisches Denken durchzusetzen.¹

¹ Um die Innovativität dieser Maßnahme für brasilianische Verhältnisse zu unterstreichen, sei am Rande bemerkt, dass selbst die Consultingfirma aus São Paulo, die mit der konzeptionellen Planung des gesamten Großprojekts *Criciúma Circulando Melhor* beauftragt war, zunächst die klare Aufforderung des Auftraggebers CRI-

A-Projekt „Bus Driver Training – Ausbildung von Busfahrern für sicheres, wirtschaftliches und umweltfreundliches Fahren“

Zum Erhebungszeitpunkt hatte das A-Projekt *Bus Driver Training* erst zehn Monate der zweijährigen Projektdauer durchlaufen, weswegen noch keine umfassenderen Maßnahmen lokal umgesetzt worden waren. Die Zielsetzung des Projekts hebt darauf ab, dass für alle Projektpartnerstädte die inhaltlichen, organisatorischen und rechtlichen Rahmenbedingungen für ein ganzheitliches Schulungskonzept für Busfahrer im lokalen ÖPNV-System entwickelt werden, welches Kenntnisse im sicheren, wirtschaftlichen und umweltfreundlichen Fahren vermittelt. Die Projektergebnisse, die auch einen Leitfaden zum Aufbau eines integrierten und an die jeweiligen Erfordernisse angepassten Busfahrer-Schulungssystems umfassen werden, sollen auf einer Internetplattform gesammelt und interessierten Institutionen zugänglich gemacht werden.¹ Da fast der gesamte öffentliche Nahverkehr in den Städten Lateinamerikas mit Bussen abgewickelt wird, kommt der Qualifizierung der Fahrer im Hinblick auf Verkehrssicherheit und wirtschaftliches sowie umweltfreundliches Fahren eine enorme Bedeutung zu.

In Criciúma existiert bisher kein Schulungsprogramm für Busfahrer, das zwischen den drei Lizenz nehmenden Busunternehmen des ÖPNV abgestimmt würde, um einheitliche Sicherheitsstandards im Busverkehr zu gewährleisten. Als erstes Resultat dieses URB-AL-Projekts kann gesehen werden, dass CRICIUMATRANS die Geschäftsleitung der drei Omnibusunternehmen, die die städtischen Linien bedienen, sowie ihre Dachorganisation *Associação Criciumense de Transporte Urbano – ACTU*² zu einer Informationsveranstaltung eingeladen hatte, bei der das Schulungskonzept des Projekts und die in Deutschland bereits etablierte Schulungssoftware des externen Projektpartners vorgestellt wurden. Daraufhin wurde vereinbart, dass in enger Zusammenarbeit zwischen der städtischen Verkehrsgesellschaft CRICIUMATRANS, den drei Lizenznehmern und dem sie repräsentierenden Dachverband ACTU ein eigenes Schulungsprogramm entwickelt werden soll, das an die spezifischen lokalen Bestimmungen und Erfordernisse angepasst ist. Die zu entwickelnden Schulungsmaßnahmen sollen zukünftig in direkter Zusammenarbeit zwischen den betroffenen Unternehmen und CRICIUMATRANS durchgeführt und damit ein einheitliches Qualifikationsniveau der Fahrer der insgesamt 120 Busse auf allen städtischen Linien gewährleistet werden.

Durch dieses gemeinsame Vorhaben wurden die partnerschaftlichen Kooperationsbeziehungen zwischen den kommunalen Verkehrsbetrieben und den örtlichen Busunternehmen weiter gefestigt. Diese waren nur zwei Jahre zuvor – nach einer jahrelangen Phase klientelistischer, teilweise aber auch sehr konfliktreicher Beziehungen – mit der Gründung der kommunalen Verkehrsgesellschaft CRICIUMATRANS unter neuem Vorzeichen aufgebaut worden. Zuvor hatte die Stadtverwaltung in einer informellen Absprache dem Kartell der örtlichen Busunter-

CIUMATRANS, eine Radwegtrasse miteinzuplanen, eigenmächtig mit dem Argument ignoriert hatte, dass dies zu teuer sei und von niemandem genutzt werden würde (Experteninterview mit Natália Martins Gonçalves, 29.09.2004).

¹ Nähere Informationen hierzu: <http://www.busdrivertraining.info>

² Nähere Informationen zur ACTU: <http://www.actuonibus.com.br/index.php>

nehmen zugestanden, die personelle Besetzung der Position in der Stadtverwaltung, die für die Linienplanung und Konzessionsvergabe zuständig war, selbst zu bestimmen. Als die spätere Generaldirektorin der CRICIUMATRANS zu Beginn der ersten Amtszeit des Bürgermeisters Décio Góes 2001 ohne die übliche Absprache mit den Busunternehmern mit dieser Funktion betraut wurde und aus rein fachlichen Erwägungen eine Umstrukturierung des Liniennetzes vornahm, wurde sie anonym schwer bedroht und schließlich vom Dienst freigestellt, um zum Schutz der persönlichen Sicherheit für mehrere Monate die Stadt verlassen zu können.¹ Umso wertvoller einzuschätzen sind die Fortschritte, die in der Kommunikation und Zusammenarbeit mit diesen Partnern innerhalb kürzester Zeit erzielt werden konnten. Heute werden in Criciúma Interessenkonflikte im öffentlichen Nahverkehr mit allen beteiligten Busunternehmen und dem Dachverband ACTU in regelmäßigen Arbeitstreffen offen diskutiert und gemeinsame Anstrengungen unternommen, um unter der Federführung der CRICIUMATRANS das städtische ÖPNV-System zum Nutzen aller Beteiligten zu modernisieren.

A-Projekt „Verbesserung der Teilhabe am öffentlichen Nahverkehr von Personen mit eingeschränkter Mobilität“

Nach fünf Monaten Projektlaufzeit waren zum Untersuchungszeitpunkt noch die lokalen Vorbereitungen für das erste transnationale Projekttreffen in Arbeit. Im Mittelpunkt stand dabei eine Studie zur systematischen Erfassung der Bereiche in Criciúma, in denen die Verkehrsinfrastruktur und der öffentliche Nahverkehr ein Hindernis für körperlich behinderte Menschen darstellten bzw. solche, in denen beispielhafte Lösungen bereits gefunden und umgesetzt worden waren. Zu dieser fotografisch ergänzten Katastrierung hinzu kam die Analyse der lokalen, bundesstaatlichen und nationalen Gesetze und Bestimmungen im betreffenden Sachgebiet. Diese Studie wurde von CRICIUMATRANS nicht nur als fachlicher Input für das Auftaktseminar des Projekts verstanden, sondern auch als Grundlage für die über den Projektrahmen hinausreichende und aus eigenen Mitteln finanzierte systematische Ausräumung von Mobilitätsbarrieren in Criciúma. Damit wurde die Teilnahme an diesem URB-AL-Projekt sowohl zum Anlass als auch zur fachlichen Orientierung beim Aufarbeiten einer durch die nationale Gesetzgebung definierten, bereits überfälligen kommunalen Verpflichtung.

B-Projekte „MOVIMAN – Kommunales Management der Verkehrsnachfrage“ und „OROS – Observatorium für Verkehrssicherheit“

Das umsetzungsorientierte B-Projekt MOVIMAN hatte zum Zeitpunkt der Durchführung der Feldforschung erst begonnen, so dass die teilnehmenden Städte noch keine lokalen Aktivitäten entwickelt hatten. Aus diesem Grund konnten im Rahmen der Fallstudie noch keine lokalen Implementierungsprozesse untersucht werden. Die Konzeption des B-Projekts sah für die

¹ Interessenkonflikte in diesem Politikbereich sind in brasilianischen Städten häufig anzutreffen, da mit der Kontrolle des ÖPNV für private Busunternehmen immense wirtschaftliche Interessen verbunden sind. So gibt es in einigen Großstädten Brasiliens private Betreibergesellschaften städtischer Buslinien, die Todesschwadronen unterhalten, um ihre Interessen gegen allfällige politische Widerstände durchzusetzen. Es wird angenommen, dass auch die 2002 erfolgte Ermordung des Bürgermeisters der über 600.000 Einwohner zählenden Stadt Santo André im Bundesstaat São Paulo auf einen Interessenkonflikt im Verkehrsbereich zurückzuführen ist (Experteninterview mit Natália Martins Gonçalves, 05.10.2004).

Koordinatorenstadt Stuttgart und die beiden Mitgliedsstädte Porto Alegre und Cartagena de Indias vor, modellhaft das Konzept eines gebietsbezogenen Mobilitäts-Managements umzusetzen. Da Criciúma erst wenige Tage vor Projekteinreichung in das Partnernetzwerk aufgenommen worden war, waren für diesen Standort keine umfangreicheren Implementierungsmaßnahmen vorgesehen worden. Da CRICIUMATRANS bereits ein eigenes Mobilitäts-Managementkonzept entwickelt und erste Schritte diesbezüglich implementiert hatte, wurde mit dem Projektkoordinator Landeshauptstadt Stuttgart vereinbart, diese lokale Maßnahme ohne zusätzliche finanzielle Unterstützung aus dem MOVIMAN-Budget als Pilotvorhaben in das Gesamtprojekt einzubringen.

Das B-Projekt „OROS“ hat zum Ziel, die Ergebnisse des A-Projekts VICOROSA weiter zu vertiefen, modellhaft anzuwenden und weiterzuverbreiten. Im Rahmen eines „Observatoriums für Verkehrssicherheit“ sollen in einer Online-Datenbank alle entwickelten Instrumente, Materialien und Daten der beiden Projektphasen sowie darüber hinaus umfangreiche *Best Practice*-Beispiele dokumentiert und allgemein zugänglich gemacht werden. Zum Zeitpunkt der Durchführung der Fallstudie in Criciúma hatten die Arbeiten an OROS noch nicht begonnen, so dass hier noch keine Analysen zur lokalen Wirksamkeit durchgeführt werden konnten.

5.4.2.2 Analyse der indirekten Auswirkungen der Netzwerkbeteiligung

Neben den Auswirkungen, die direkt auf Maßnahmen oder Impulse aus der Teilnahme Criciúmas an den Projekten des Netzwerks Nr. 8 „Steuerung der urbanen Mobilität“ zurückzuführen sind, lässt sich der Einfluss der transnationalen Städtenetzwerkkooperation auch in der Veränderung richtungweisender politischer Entscheidungen nachweisen, deren Reichweite den inhaltlichen Zielrahmen der Projektarbeit weit übertrifft. Diese eher indirekten Auswirkungen und durch allgemeine Impulse aus der URB-AL-Netzwerkkooperation lokal angestoßenen Prozesse waren vorab nicht erkennbar und konnten nur analysiert werden, indem sie vor Ort mittels „*in-depth open ended interviews*“ (CRANG 2003, S. 496) erfasst und untersucht wurden. Ähnlich wie eine eigenmotivierte lokale Ausweitung und Vertiefung von Projektmaßnahmen auf eigener finanzieller Basis, so sind auch die indirekten Auswirkungen der Teilnahme an den transnationalen Austauschprozessen ein Hinweis auf das Anstoßen weiterführender kommunaler Lernprozesse, die deutlich über das planmäßige Umsetzen des lokal-spezifischen Projektauftrags hinausreichen und somit auch Ausstrahlungseffekte auf andere lokale Politikfelder erwarten lassen.

Es ließ sich feststellen, dass Innovationen im Bereich des nachhaltigen Verkehrsmanagements dann eine besonders hohe kommunalpolitische Durchsetzungsfähigkeit erlangen konnten, wenn die Vorbildfunktion europäischer Städte in Wert gesetzt und in politischen Gremien sowie auch in den Medien argumentiert wurde: „Das machen die modernsten europäischen Städte auch so!“ In diesem Sinne verlieh die transnationale Städtenetzwerkkooperation dem Transfer von Informationen und Impulsen durch das internationale Vorbild-Argument eine zusätzliche Dynamik und lokale Durchschlagskraft. So wurde seitens des Bürgermeisters und

der Generaldirektorin der kommunalen Verkehrsgesellschaft häufig auf das URB-AL-Programm und die Erfahrungen der darin vernetzten Städte Europas und Lateinamerikas Bezug genommen, um gerade solchen innovativen Maßnahmen, die zunächst auf starken Widerstand stießen, zu einer größeren Akzeptanz zu verhelfen und ihnen eine glaubwürdige Bestätigung ihrer Modernität, Funktionalität und Praktikabilität zu geben. Dieser argumentative Nutzen des URB-AL-Programms wurde insbesondere bei Maßnahmen in Wert gesetzt, die die (Auto-)Mobilität der Bürger in gewissen Stadtbereichen einschränken sollten, um die dortige Lebensqualität und Verkehrssicherheit zu erhöhen. So wurde zum Beispiel für die Einführung von Tempo-30-Zonen im Zentrum Criciúmas mit dem Hinweis auf die Stadt Graz (Koordinatorin des A-Projekts CULTURA) argumentiert, die diese bereits 1993 im gesamten Stadtbereich umgesetzt hatte. Des Weiteren wurde auf das Beispiel europäischer Städte verwiesen, wenn es um die Verkehrsberuhigung und Ausweitung der Fußgängerzonen sowie die Parkraumbewirtschaftung im Zentrum der Stadt oder um die Einführung von Radwegen im Rahmen des Infrastruktur-Großprojekts *Criciúma Circulando Melhor* ging.

In diesem Zusammenhang wirkt sich das URB-AL-Programm über verschiedene Mechanismen förderlich und befruchtend auf den lokalen Entwicklungsprozess aus. Zum einen werden fachliches Know-how, anwendungsbezogenes Erfahrungswissen und innovative *Best Practice*-Beispiele im Konsortium der Netzwerkpartner gesammelt und für die lokale Anwendung verfügbar gemacht. Zum anderen dient der Vergleichsrahmen internationaler Städte dem *Benchmarking* im betroffenen Politikbereich, also dem Ansporn lokalpolitischer Akteure, den internationalen Standards im Hinblick auf Professionalität und Transparenz kommunaler Planungs- und Entscheidungsprozesse sowie allgemein dem Entwicklungsniveau fortschrittlicher Städte im Netzwerk entsprechen zu wollen. Per *Benchmarking* wird es damit auch möglich, lokalen Anstrengungen zur Umsetzung innovativer Maßnahmen nachhaltiger Politikgestaltung durch die Referenz auf prestigeträchtige Vorbildstädte zusätzliches argumentatives und politisches Gewicht gegen lokale Widerstände zu verleihen.

Diese *soft impacts* der Beteiligung an einem transnationalen Städtenetzwerk können eine wichtige Rolle im langfristigen Prozess der Herausbildung und Reifung kompetenter, transparenter und demokratischer Institutionen im kommunalen Bereich sowie im Wandel der lokalpolitischen Kultur und der Ausrichtung auf nachhaltige Entwicklungsleitbilder spielen. Die so beschaffenen *soft impacts* transnationaler Netzwerkkooperation sind – so die lokalspezifischen Erfahrungen aus der im lateinamerikanischen Vergleich allerdings relativ weit entwickelten Mitgliedsstadt Criciúma – nicht abhängig von hohen Fördersummen. Sie entstehen vielmehr durch eine Übertragung von Ideen, Informationen, Erfahrungen, Beispielen und Umsetzungsmotivation aus dem transnationalen Netzwerk in das örtliche Entwicklungsgeschehen des Netzwerkmitglieds hinein. Dort transformieren diese „soften Impulse“ lokalpolitisches Handeln und die Lenkung von Investitionsströmen im Sinne effizienz- und nachhaltigkeitsorientierter Zielsetzungen. Diese Zusammenhänge sollen im Folgenden an zwei Beispielen dargestellt werden, bei denen Einflüsse aus dem URB-AL-Programm langfristig wirksame kommunalpolitische Entscheidungen maßgeblich beeinflusst haben: Die Schaffung einer modernen Organisationsform für ein integriertes Management des städtischen Verkehrs-

sektors Criciúmas und die langfristig angelegte Anbahnung einer interkommunalen Zusammenarbeit zwischen den zehn Munizipien der *Região Carbonífera* zur schrittweisen Integration der lokalen Verkehrspolitik.

Umstrukturierung des kommunalen Verkehrsmanagements

Kurz vor dem Eintritt in das URB-AL-Programm Ende 2001 hatte die Stadtverwaltung Criciúmas das Projekt der Umstrukturierung des kommunalen Verkehrsmanagements auf die Agenda gesetzt. Gesetzliche Grundlage hierfür war der am 22.01.1998 in Kraft getretene „*Código de Trânsito Brasileiro*“, der im Zuge der brasilianischen Dezentralisierungsbestrebungen die Übertragung von 21 verschiedenen Aufgabenfeldern in Bezug auf Planung, Steuerung und Kontrolle des städtischen Verkehrs von der nationalen und bundesstaatlichen auf die kommunale Ebene regelt. Diese Kommunalisierung des Verkehrswesens wurde bis Anfang 2005 als Maßnahme der Verwaltungsmodernisierung lediglich von 632 (meist größeren) der insgesamt 5.560 brasilianischen Kommunen umgesetzt, was einem Anteil von ca. 11,5% entspricht.¹

Der „*Código de Trânsito Brasileiro*“ macht die Schaffung einer geeigneten Organisationsstruktur für das Management des gesamten Aufgabenkomplexes des städtischen Verkehrs zur Voraussetzung für die Übertragung nationaler und bundesstaatlicher Kompetenzen. Die Zuständigkeit für den Verkehrsbereich war in Criciúma vor der Restrukturierung auf sechs verschiedene kommunale Ämter bzw. Körperschaften verteilt.² Darüber hinaus waren private Dienstleister mit festen Verträgen in verschiedene Aufgabenbereiche eingebunden, die per *Outsourcing* durch vorangegangene Verwaltungen privatisiert worden waren.³ Eine derart unübersichtliche Organisations- und Verwaltungsstruktur im Verkehrsbereich stellt ein weit verbreitetes Problem in den Kommunen Lateinamerikas dar und behindert maßgeblich eine Modernisierung des urbanen Verkehrsmanagements (vgl. GILBERT 1998, S. 188).

Durch die Aufsplitterung der Zuständigkeiten im kommunalen Verkehrssektor zwischen zahlreichen kommunalen „*Secretarias*“ und privaten Auftragnehmern war das Verkehrsmanagement in Criciúma schwerfällig, unkoordiniert und unflexibel geworden. Die Kommunikation zwischen den verschiedenen Ämtern, deren Aufgabenbereiche eigentlich eng untereinander koordiniert werden sollten, wurde nicht nur durch die Vielzahl zuständiger Personen erschwert, sondern auch dadurch, dass die Stellen physisch auf mehrere Verwaltungsgebäude im Stadtgebiet verteilt waren. Zwischen den betroffenen Ämtern wurden keine regelmäßigen Arbeitsreffen abgehalten und einige der für die kommunalen Verkehrsfragen zuständigen, meist nicht fachspezifisch ausgebildeten Personen hatten nie direkte *face-to-face*-

¹ Im Bundesstaat Santa Catarina lag dieser Anteil mit 13,1% nur leicht über dem nationalen Durchschnitt. Nähere Informationen hierzu siehe: <http://www.denatran.gov.br/orgaosmunicipais.htm>

² Diese umfassten die *Secretaria de Planejamento*, *Secretaria de Obras*, *Secretaria de Administração*, *Secretaria de Finanças*, *Secretaria de Desenvolvimento Social* und die *Companhia de Desenvolvimento Econômico e Planejamento Urbano*.

³ Die wichtigsten der ausgelagerten Aufgabenbereiche waren die Installation und Wartung von Ampelanlagen, Verkehrsbeschilderung sowie Fahrbahnmarkierungen. Diese Arbeiten wurden zu stark überhöhten Preisen nur unzuverlässig ausgeführt. Da die langfristigen Unterverträge 2002 endeten, nutzte die Stadtverwaltung die Gelegenheit und integrierte auch diese Aufgabenbereiche in das gesamte Umstrukturierungspaket.

Arbeitskontakte. Diese Zersplitterung des komplexen Aufgabenbereichs des kommunalen Verkehrsmanagements hatte nicht nur eine mangelnde Effizienz in der Ausführung der originären Aufgaben zur Folge, sie beeinträchtigte insbesondere auch das Innovationspotenzial im urbanen Verkehrsbereich.

Eine durchgreifende Restrukturierung des städtischen Verkehrssektors – mag diese auch noch so stichhaltig begründet sein – stößt in der kommunalpolitischen Arena lateinamerikanischer Städte meist auf große Widerstände (vgl. GILBERT 1998, S. 110), da eine bestehende politische Organisationsstruktur sowie die damit verbundenen personellen, privatwirtschaftlichen und parteipolitischen Beziehungsgeflechte immer auch als Produkt fest gefügter Interessen- und Klientelbeziehungen zu verstehen sind. In Criciúma erschwerten folgende Hauptinteressen die kommunalpolitische Durchsetzung des Plans, das gesamte kommunale Verkehrsmanagement in eine alleinzuständige, integrierte Organisationsstruktur zu übertragen:

- Der von einer deutlichen Mehrheit der Oppositionsparteien dominierte Gemeinderat würde durch die Verwaltungsrestrukturierung das Mitbestimmungsrecht über die Verwendung der kommunalen Einnahmen aus dem Verkehrssektor verlieren;
- Der Gemeinderat und die Stadtverwaltung würden die direkte Entscheidungsbefugnis über 16 Mio. R\$ kommunales Eigenkapital verlieren, welches in ein relativ unabhängiges Unternehmen übertragen würde;
- Die Politik würde die direkte Einflussnahmemöglichkeit auf die Besetzung der Stellen in der kommunalen Verkehrsgesellschaft unterhalb der Ebene des Direktoriums verlieren;
- Die politischen Vertreter würden die direkte Einflussnahmemöglichkeit auf die Vergabe von Lizenzen für Bus- und Taxiunternehmen sowie für Dienstleistungsaufträge verlieren;
- Fünf verschiedene „*Secretarias*“ der Stadtverwaltung und eine kommunale Körperschaft würden ihre Teilzuständigkeiten für den Verkehrssektor und damit auch öffentlichkeitswirksamen politischen Einfluss verlieren.

Die spätere Generaldirektorin der *Empresa Pública de Trânsito e Transporte de Criciúma S.A.* – CRICIUMATRANS war 2001 vom Bürgermeister der Stadt Criciúma beauftragt worden, die Gründung des Unternehmens zu planen und rechtlich sowie organisatorisch vorzubereiten. Dabei konnte sie als anerkannte Mobilitätsexpertin von der fachlichen Unterstützung der brasilianischen Verkehrsinstitutionen *Associação Nacional de Transporte Público* – ANTP und der nationalen Verkehrsbehörde DENATRAN profitieren, zu denen sie gute Kontakte unterhielt. Der DENATRAN-Direktor, Ailton Brasiliense Pires, ein anerkannter Verkehrsexperte und früherer Präsident der ANTP, widmete dem Vorhaben der Schaffung einer integrierten Verkehrsmanagementstruktur in Criciúma besondere Aufmerksamkeit, da ein so weitgehender Integrationsgrad in diesem Politikbereich bisher in keiner Stadt Brasiliens erreicht worden war und das Restrukturierungsprojekt somit als Modellfall angesehen wurde.¹

¹ Nur Belo Horizonte und Porto Alegre hatten bereits ein ähnlich weitgehend integriertes Modell des kommunalen Verkehrsmanagements umgesetzt. In beiden Städten betreibt die städtische Verkehrsgesellschaft zwar zudem noch eine eigene Busflotte (im Modell der CRICIUMATRANS ist das Management der Buslinien ebenfalls in die Gesamtstruktur integriert, die Abwicklung erfolgt jedoch über Lizenzunternehmen), die Bereiche der Ver-

In der zentralen Phase der Vorbereitungen des Umstrukturierungsvorhabens wurde die designierte Generaldirektorin vom Bürgermeister Criciúmas aufgefordert, am Jahrestreffen des URB-AL-Netzwerks Nr. 8 im April 2002 in Mexico City teilzunehmen. Während des Jahrestreffens ergaben sich umfangreiche Möglichkeiten, dieses zentrale kommunalpolitische Projekt sowohl innerhalb der Workshop-Sitzungen als auch am Rande der Tagung mit zahlreichen Experten aus unterschiedlichen Städten Lateinamerikas und Europas detailliert und praxisorientiert zu diskutieren. Diese Gespräche erbrachten weitere wichtige Anregungen, die in den Planungsprozess einfließen. Die Vertreterin Criciúmas wertete den intensiven fachlichen Austausch und Ideeninput im Rahmen des transnationalen Netzwerktreffens als von zentraler Bedeutung für die endgültige Ausgestaltung der Unternehmensstruktur. So wurde etwa auf Anregung von Kollegen aus europäischen Städten die rechtliche Struktur des Unternehmens so umgeplant, dass eine spätere Integration des Verkehrsmanagements mit den Nachbarmunizipien der *Região Carbonífera* möglich werden sollte.¹

Als direkte Folge der auf dem Jahrestreffen in Mexico City vertieften persönlichen Kontakte besuchte der Projektmanager des URB-AL-Projekts VICOROSA aus der italienischen Partnerstadt Treviso noch im gleichen Monat die Stadtverwaltung Criciúma. Dabei wurden die bereits beim Jahrestreffen wenige Tage zuvor aufgenommenen fachlichen Diskussionen zum Umstrukturierungsvorhaben CRICIUMATRANS intensiv fortgeführt. Der VICOROSA-Projektmanager stellte der Stadtverwaltung relevante Studien und Unterlagen aus Italien zu Beispielen moderner Organisationsstrukturen im kommunalen Verkehrsmanagement zur Verfügung. Eine direkte Folge dieser informellen Beratungsgespräche mit dem italienischen Projektkoordinator war so z.B. die Schaffung einer „*Assessoria de Educação e Cidadania*“ innerhalb des öffentlichen Unternehmens CRICIUMATRANS, welche die Zuständigkeit für alle Belange der Kundeninformation, Verkehrserziehung und Bewusstseinsbildung übernahm.

Das hohe Ansehen des „internationalen Verkehrsexperten aus Italien“ wurde schließlich öffentlichkeitswirksam durch verschiedene Zeitungs-, Radio- und Fernsehinterviews in Wert gesetzt, um dem ambitionierten Projekt CRICIUMATRANS einen tragfähigen Rückhalt in der öffentlichen Meinung zu verschaffen.² Des Weiteren führte die designierte Generaldirektorin der neu zu schaffenden kommunalen Verkehrsgesellschaft eine umfassende PR-Kampagne durch, in deren Rahmen in zahlreichen Presseartikeln sowie Radio- und Fern-

kehrs- und Infrastrukturplanung verbleiben jedoch weiterhin im direkten Zuständigkeitsbereich der Kommunalverwaltung, was die interinstitutionelle Abstimmung zwischen diesen beiden eng verknüpften Aufgabenbereichen erforderlich macht.

¹ In den mehrere Munizipien umfassenden Metropolregionen Brasiliens wurden bisher – alternativ zu dieser Organisationsform der interkommunalen Kooperation nach dem Modell eines regionalen Verkehrsverbands – Teile der Zuständigkeit für den Verkehrssektor von der kommunalen auf die bundesstaatliche Ebene verlagert, um eine integrierte Verkehrspolitik zu erzielen. Dies führte jedoch neben der Verminderung der Steuerungskompetenzen der Kommunen meist auch zu einer verstärkten Bürokratisierung des Verkehrsmanagements, womit ein schnelles Reagieren auf dynamische Trends und Engpässe – eines der wichtigsten Erfordernisse städtischer Verkehrspolitik in den stark und meist unkontrolliert wachsenden Ballungsräumen Brasiliens – erschwert wurde.

² GISEVIUS (1999, S. 102f.) empfiehlt ebenfalls diese Strategie des öffentlichkeitswirksamen Hinzuziehens externer Sachverständiger mit anerkannter Reputation, um innovativen Maßnahmen in der Kommunalpolitik zum Durchbruch zu verhelfen.

sehinterviews unterstrichen wurde, dass die Auslagerung der kommunalen Verkehrsmanagement-Kompetenzen in ein öffentliches Unternehmen dem modernsten internationalen Standard entspräche und die Sachdienlichkeit dieser Maßnahmen in Diskussionen mit erfahrenen Vertretern verschiedener Städte Lateinamerikas und Europas im Rahmen des URB-AL-Städtenetzwerks bestätigt worden war. Das argumentative Gewicht des Know-how-Fundus und des Zuspruchs der internationalen URB-AL-Experten wurde schließlich auch in regelmäßigen Vortragsveranstaltungen an den örtlichen Hochschulen ESUCRI und UNESC sowie vor den Unternehmerverbänden ACIC und CDL genutzt, um einflussreiche lokale Meinungsbildner und Multiplikatoren für das Restrukturierungsvorhaben zu gewinnen.

Der Diskussionsprozess mit Vertretern der lokalen Politik und Zivilgesellschaft wurde schließlich durch eine weitere Maßnahme intensiviert: Die Stadtverwaltung lud im April 2002 zum „*Primeiro Seminário Regional de Transporte e Trânsito*“¹ ein, bei dem neben allgemeinen Fragen des nachhaltigen Verkehrsmanagements im Bundesstaat Santa Catarina auch die Umstrukturierung des kommunalen Verkehrssektors diskutiert wurde. Die Hauptredner Aílton Brasiliense Pires, damaliger Präsident der ANTP und heutiger Direktor der DENATRAN, sowie die Direktoren der landesweit als modellhaft geltenden kommunalen Verkehrsgesellschaften der Städte Belo Horizonte und Porto Alegre stellten sich ebenfalls öffentlichkeitswirksam hinter das innovative Umstrukturierungsvorhaben der Stadtverwaltung Criciúmas.

Nach dieser intensiven inhaltlichen und öffentlichkeitswirksamen Vorbereitung der Schaffung einer kommunalen Körperschaft zur Übernahme der gesamten Kompetenzen des kommunalen Verkehrsmanagements wurde das Gesetz zur Schaffung der *Empresa Pública de Trânsito e Transporte – CRICIUMATRANS S.A.* am 21.05.2002 – trotz der bereits geschilderten, eigentlich konträren kommunalpolitischen Interessenlage – nach einmaliger Lesung im Gemeinderat einstimmig angenommen. Als das „öffentliche Unternehmen nach privatem Recht“ am 27.12.2002 seine Tätigkeit aufnahm, war es die erste Institution im gesamten Bundesstaat Santa Catarina mit dieser in Brasilien kurz zuvor neu eingeführten Rechtsform.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass transnationale Städtenetzwerkkooperation nicht nur den interkommunalen Know-how-Transfers zu fördern vermag, sondern darüber hinaus auch eine entscheidende Rolle spielen kann, wenn innovative kommunalpolitische Maßnahmen argumentative Unterstützung und eine verstärkte politische Rückendeckung benötigen, um in der lokalpolitischen Arena erfolgreich umgesetzt werden zu können. Im Fall der Schaffung der kommunalen Verkehrsgesellschaft CRICIUMATRANS konnte eine bereits im Vorfeld lokal angestoßene innovative Maßnahme zur effizienteren Gestaltung des städtischen Verkehrsmanagements durch die Erfahrungen und das Know-how zahlreicher internationaler Experten aus dem transnationalen Städtenetzwerk ergänzt und optimiert werden. Darüber hinaus diente der Rekurs auf die beraterische Kompetenz der URB-AL-Experten aus unterschiedlichen Städten Europas und Lateinamerikas als argumentatives Gewicht in der kontrovers

¹ „Erstes Regionales Seminar zu Transport und Verkehr“ (Übers. d. Verf.)

geführten politischen und öffentlichen Debatte und als Bestätigung für die lokalen Entscheidungsträger in Stadtverwaltung und Gemeinderat, dass der eingeschlagene Weg tragfähig sei.

Zahlreiche brasilianische Stadtverwaltungen erkundigten sich bereits bei CRICIUMATRANS nach näheren Informationen zum in Criciúma verwirklichten Konzept eines integrierten Verkehrsmanagements. Nahezu 90% der 5.560 Stadtverwaltungen Brasiliens steht die Munizipalisierung des Verkehrswesens und die damit verbundene Schaffung geeigneter Organisationsstrukturen für ein effizientes Verkehrsmanagement noch bevor. Somit könnte die von der brasilianischen Regierung für alle Kommunalverwaltungen des Landes gesetzlich vorgeschriebene „*municipalização do trânsito*“ als Transponder dienen für die vielfache Verbreitung einer *Best Practice*, die in Criciúma unter Nutzung der Know-how-Ressourcen transnationaler Städtenetzwerkkooperation entwickelt worden war.

Interkommunale Kooperation im öffentlichen Nahverkehr der Região Carbonífera

Die rund 180.000 Einwohner zählende Stadt Criciúma stellt den regionalen Entwicklungspol der knapp 350.000 Menschen umfassenden *Região Carbonífera* dar. Diese setzt sich neben Criciúma aus neun kleineren Gemeinden zusammen, die mit dem regionalen Zentrum durch ein radial angelegtes Straßennetz verbunden sind. Der größte Teil der Verkehrsströme innerhalb dieser Region sowie zwischen ihr und dem restlichen Brasilien wird über den Engpass der innerstädtischen Straßen des Regionalzentrums kanalisiert, was bei einem konstanten Anwachsen des Verkehrsaufkommens längerfristig eine Gemeindegrenzen übergreifende Abstimmung des kommunalen Verkehrsmanagements unumgänglich macht. Im Vergleich zu dem in brasilianischen Agglomerationsräumen verwirklichten Modell der Übertragung eines Großteils der Verkehrsmanagementkompetenzen auf die bundesstaatliche Ebene bietet das interkommunale Kooperationsmodell den betroffenen Stadtverwaltungen den Vorteil, dass die Munizipien die Kontrolle über den Aufgabenbereich behalten und den Integrationsprozess selbst mitgestalten können.

Als politisches Forum und institutionelle Basis für die Anbahnung einer engeren interkommunalen Zusammenarbeit im Verkehrsbereich bietet sich die *Associação dos Municípios da Região Carbonífera* – AMREC¹ an. Eine intensivere Abstimmung lokaler Politiken auf regionaler Ebene gestaltete sich jedoch bisher als schwierig, da der Wille zur regionalpolitischen Zusammenarbeit – wie in Lateinamerika üblich – noch sehr viel stärker von parteipolitischen Zugehörigkeiten als von fachlichen Notwendigkeiten bestimmt wird. Nach Einschätzung des Bürgermeisters von Criciúma, der 2003 den Vorsitz der AMREC inne hatte und in dieser Funktion versuchte, den allseitigen Nutzen einer intensivierten Zusammenarbeit zwischen den Nachbargemeinden bewusst zu machen, existiert demnach noch keine ausreichende regionale Kooperationskultur für die kurzfristige Realisierung eines regional integrierten Verkehrsmanagements.² Diese Problematik wird vom Bürgermeister der Nachbargemeinde Forquilha und vom Vize-Bürgermeister der Stadt Siderópolis ähnlich bewertet. Allerdings sehen auch

¹ Diese setzt sich aus den 10 Munizipien Criciúma, Forquilha, Içara, Lauro Müller, Morro da Fumaça, Nova Veneza, Siderópolis, Treviso, Urussanga e Cocal do Sul zusammen.

² Experteninterview mit dem Bürgermeister der Stadt Criciúma, Décio Gomes Góes, am 06.10.2004.

sie eine engere Abstimmung des kommunalen Verkehrsmanagements innerhalb der *Região Carbonífera* als unumgängliches längerfristiges Entwicklungsziel an.¹

Die Stadtverwaltung Criciúmas hat ihrerseits bereits die grundlegenden rechtlichen und administrativen Vorkehrungen für eine verstärkte regionale Integration des kommunalen Verkehrsmanagements getroffen, indem sie im Gesetz zur Schaffung der städtischen Verkehrsgesellschaft CRICIUMATRANS die Möglichkeit der interkommunalen Zusammenarbeit und Abstimmung entsprechend berücksichtigte. Im Rahmen des Infrastruktur-Großprojekts *Criciúma Circulando Melhor*, welches die Entlastung des Stadtzentrums von den regionalen Verkehrsströmen durch den Bau eines Umgehungsringes vorsieht, ist im Zuge des Baus eines verkehrstechnisch günstiger gelegenen Busbahnhofs auch die Integration der Taktplanung der regionalen Buslinien mit der überregionalen Fernverkehrsanbindung und mit den städtischen Buslinien vorgesehen. Längerfristig ist auch eine regionale Integration der Tarifplanung mit Gemeindegrenzen überschreitend gültigen Fahrscheinen geplant, deren technische Umsetzung durch ein elektronisches Fahrscheinsystem erleichtert werden könnte, welches im Stadtbussystem Criciúmas 2004 erprobt und 2005 eingeführt wurde.

Die Stadtverwaltung der Nachbargemeinde Forquilha (ca. 20.000 Einwohner) hat sich im Rahmen eines Kooperationsabkommens bereits durch CRICIUMATRANS ein kommunales Nahverkehrskonzept zum Aufbau eines eigenen Stadtbussystems ausarbeiten lassen. Diese Zusammenarbeit zwischen zwei Kommunalverwaltungen der *Região Carbonífera*, die von Bürgermeistern oppositioneller Parteien geführt werden (in Criciúma die linksgerichtete *Partido dos Trabalhadores* und in Forquilha die konservative *Partido Progresista*), gibt Anlass zur Hoffnung, dass parteipolitische Fronten in Zukunft kein unüberwindliches Hindernis mehr darstellen für eine Intensivierung der regionalen Zusammenarbeit. Zusammen mit den Gemeinden Siderópolis, Morro da Fumaça und Içara hat bereits die Hälfte der zehn Municipien der *Região Carbonífera* Interesse an einer intensiveren Zusammenarbeit zur verstärkten Integration des kommunalen Verkehrsmanagements bekundet.

Die regionalpolitischen Bemühungen Criciúmas zur Förderung eines integrierten Verkehrsmanagements in der *Região Carbonífera* wurden durch das Kennenlernen europäischer Verkehrsverbände im Rahmen des URB-AL-Programms maßgeblich beeinflusst.² Damit förderte die Einbindung der Stadtverwaltung in das Städtenetzwerk „Steuerung der urbanen Mobilität“ die Initiierung eines sekundären regionalen Kooperationsnetzwerks mit nicht direkt an den transnationalen Austauschprozessen beteiligten Kommunen. In dem Maße, in dem sich die Kommunalverwaltungen der Region im weiteren Verlauf des Integrationsprozesses kooperationsbereit zeigen, könnten somit weitere Gemeinden im Umland über regionale Ausstrahlungseffekte indirekt von der Einbindung des Regionalzentrums Criciúma in das transnationale URB-AL-Städtenetzwerk profitieren.

¹ Experteninterview mit dem Bürgermeister der Gemeinde Forquilha, Paulo Hoepers und dem Vize-Bürgermeister von Siderópolis, Sérgio Giongo, am 07.10.2004.

² Insbesondere durch den Besuch der Generaldirektorin der CRICIUMATRANS beim „Regio-Verkehrsverbund Freiburg“ im Rahmen des Auftaktseminars des Projekts „*Bus Driver Training*“ im Juli 2004.

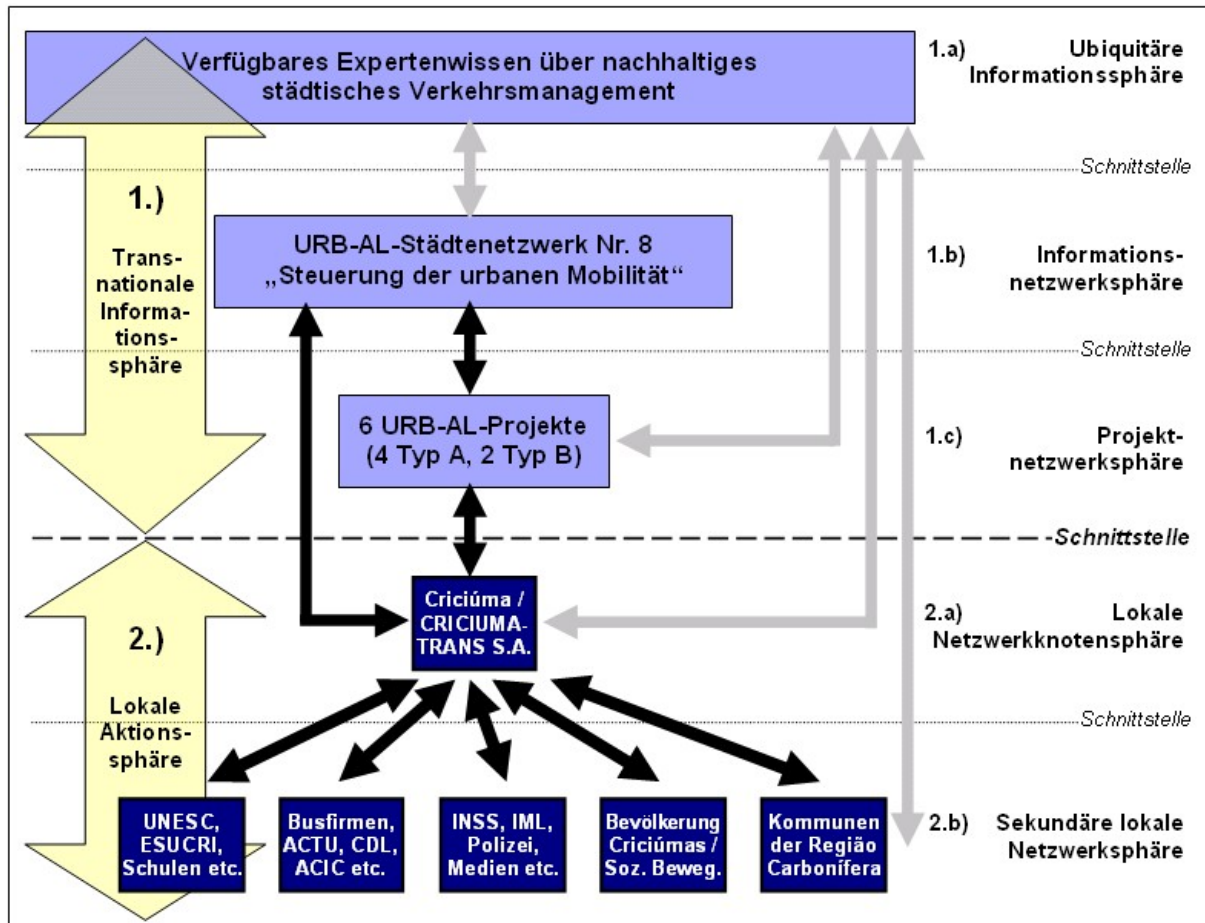
5.4.3 Analyse der transnationalen und lokalen Netzwerk-Performance Criciúmas anhand des Mehrebenenmodells

Im Folgenden sollen die Faktoren bestimmt und systematisch analysiert werden, die darüber entscheiden, ob Informationen bzw. Entwicklungsimpulse aus dem transnationalen Städtetzwerk in die Ebene des kommunalpolitischen Handelns übertragen und lokal nutzbar gemacht werden können. Dazu soll zunächst eine Einordnung der direkt und indirekt in die transnationale Netzwerkzusammenarbeit involvierten Akteure in das „Mehrebenenmodell zur Analyse transnationaler Städtenetzwerkkooperation“ vorgenommen werden, um schließlich das Hauptaugenmerk auf die so genannten „Schnittstellen“ zu richten, die modellhaft abstrahiert als „Membranen“ zwischen den einzelnen Akteurs- bzw. Kooperationsebenen angenommen werden (s. Kap. 3.8). An diesen Schnittstellen entscheiden spezifische Rahmenbedingungen, Mechanismen, Instrumente und Strategien, ob Entwicklungsimpulse aus anderen Akteursebenen aufgenommen und umgesetzt bzw. an diese aktiv und bedarfsgerecht weitergegeben werden können: Die Schnittstelle würde in diesem Falle die Funktion eines „Informationstransformators“ einnehmen. Andererseits können entsprechende Bedingungen die Schnittstelle auch zu einem „Informationswiderstand“ werden lassen, indem sie eben diesen reziproken Schnittstellen übergreifenden Fluss von Informationen und Entwicklungsimpulsen zwischen den Akteursebenen erschweren bzw. gänzlich blockieren.

Anhand des Fallbeispiels der Mitgliedsstadt Criciúma lassen sich durch die Analyse der an den Schnittstellen des Kooperationssystems wirkenden Faktoren Erkenntnisse über die Wirkungsweise und Wirksamkeit transnationaler Städtenetzwerkkooperation „*on the ground*“ (HANF & O'TOOLE 1992, S. 163) erlangen. Die an den Schnittstellen des Kooperationssystems wirkenden förderlichen bzw. hemmenden Faktoren sind überwiegend subtiler und komplexer Art, so dass sie sich nur durch qualitative Erhebungen im Rahmen einer vertieften Fallstudie vor Ort erfassen und erklären lassen. Sie zu kennen und ihre Wirkungsweise zu verstehen ist eine wichtige Voraussetzung für die effizienzorientierte Verbesserung der Wirksamkeit des entwicklungspolitischen Instruments der transnationalen Netzwerkkooperation, sowohl aufseiten der Programmsteuerung als auch an der Basis des beteiligten Netzwerkmitglieds als Nutzer.

Verortet man Criciúma anhand des Mehrebenenmodells im Gesamtsystem der URB-AL-Netzwerkkooperation, so lässt sich die Stadtverwaltung mit der kommunalen Verkehrsgesellschaft CRICIUMATRANS als ihrem ausführenden Organ folgendermaßen einordnen (s. Abb. 68): Im Bereich der „transnationalen Informationssphäre“ (1.; siehe Blockpfeil links oben) ist die Stadt innerhalb der „Informationsnetzwerksphäre“ (1.b) in das Netzwerk Nr. 8 und innerhalb der „Projektnetzwerksphäre“ (1.c) in vier Projekte des Typs A sowie zwei des Typs B eingebunden. Im Bereich der „lokalen Aktionssphäre“ (2.; siehe Blockpfeil links unten) bildet die Stadtverwaltung Criciúma gemeinsam mit den kommunalen Verkehrsbetrieben CRICIUMATRANS die organisatorische Repräsentation der „lokalen Netzwerkknottensphä-

re“ (2.a). Die „sekundäre lokale Netzwerksphäre“ (2.b) konstituiert sich aus neu aufgebauten bzw. vertieften Kooperationsverbindungen mit den örtlichen Universitäten und Schulen, mit Unternehmen und Unternehmerverbänden, mit zivilgesellschaftlichen Organisationen, der Bevölkerung Criciúmas und Stadtteilorganisationen sowie – über die Gemeindegrenzen Criciúmas hinweg – mit den neun weiteren Gemeinden der *Região Carbonífera*.



Quelle: Verändert nach ROTHFUSS 2005, S. 258

Abb. 68: Criciúma im System transnationaler URB-AL-Städtenetzwerkkooperation

Aus der Perspektive des transnationalen Städtenetzwerks betrachtet und so wie in Abb. 68 dargestellt, vereinfacht das Mehrebenenmodell die „lokale Netzwerkknotensphäre“ gewissermaßen als „Black Box“ Stadtverwaltung Criciúma bzw. CRICIUMATRANS. Ein solcher aus Übersichtlichkeitsgründen generalisiert dargestellter Netzwerkknotenpunkt im Gesamtsystem des transnationalen Städtenetzwerks stellt sich jedoch bei näherer Betrachtungsweise als ein weiteres Netzwerk komplexer Beziehungsgeflechte dar (vgl. hierzu die Aussagen der *Actor-Network Theory* nach LAW 1992, S. 384ff.). Über dieses werden durch den persönlich in die URB-AL-Aktivitäten eingebundene Mitarbeiter aus der transnationalen Informationssphäre stammende Entwicklungsimpulse an weitere Kollegen und Stellen innerhalb der Mitgliedsorganisation weitergegeben. Somit sind nicht nur Schnittstellen zwischen der Mitgliedsorganisation und den übrigen Akteursebenen im Mehrebenenmodell anzunehmen, sondern es existiert auch eine organisationsinterne Schnittstelle zwischen der Person der Institution, die

als „**Informations- und Impulsrezeptor**“ bzw. als „**Brückenkopf transnationaler Netzwerkkooperation**“ direkt an den Aktivitäten des URB-AL-Programms teilnimmt, und den weiteren Mitarbeitern, Abteilungen und Ämtern, die sich unter dem Institutionengefüge „Stadtverwaltung Criciúma/CRICIUMATRANS“ subsumieren lassen. KEINER & KIM (2006, S. 14) schreiben der Person, die eine Mitgliedsstadt in einem transnationalen Städtenetzwerk repräsentiert, eine Schlüsselfunktion in der Steuerung der weiteren institutionsinternen Informationsflüsse zu (schwarze Pfeile in Abb. 68):

„The person(s) responsible for maintaining the contacts in networks is in a powerful position as he or she may retain or steer information in a desired direction (to the Mayor but not to the municipal council, to the local administration but not to the Mayor, to political parties or other stakeholders, and so forth).“

Im Folgenden sollen die Schnittstellen an drei zentralen Übergangsbereichen des Flusses von Informationen und Entwicklungsimpulsen im Gesamtsystem des Mehrebenenmodells untersucht werden:

1. Die beiden **transnational-lokalen Schnittstellen** zwischen der „transnationalen Informationssphäre“ (1.) mit den Unterebenen des Netzwerks Nr. 8 (1.b) und der jeweiligen Projektpartnernetzwerke (1.c) einerseits und der „lokalräumlichen Netzwerkknotensphäre“, dem URB-AL-Netzwerkmitglied Criciúma (2.a), andererseits;
2. Die **organisationsinterne Schnittstelle** innerhalb der Kommunalverwaltung Criciúmas (2.a) zwischen der im URB-AL-Programm direkt involvierten Person und den übrigen Mitarbeitern, Ämtern und Organen der städtischen Administration;
3. Die **lokale politisch-zivilgesellschaftliche Schnittstelle** zwischen der „lokalen Netzwerkknotensphäre“ der Kommunalverwaltung (2.a) und den zivilgesellschaftlichen Institutionen sowie weiteren lokalen Akteuren und auch Nachbarkommunen, aus deren Vernetzung die „sekundäre lokale Netzwerksphäre“ (2.b) entsteht.

Die Informationsflüsse aus der „ubiquitären Informationssphäre“ (hellgraue Pfeile in Abb. 68; dazu gehören als Informationsquellen z.B. Forschungs- und Ausbildungsinstitutionen, Informationsplattformen im Internet, Fachkongresse und -publikationen etc. im Themenbereich des städtischen Verkehrs) in die „lokale Netzwerkknotensphäre“ hinein wären zwar gemäß dem Mehrebenenmodell auch dem Komplex der „transnational-lokalen Schnittstellen“ zuzuordnen. Da sie aber über den enger gefassten Wirkungskomplex der Städtenetzwerkkooperation hinausreichen, sind sie für das Erkenntnisinteresse der vorliegenden Arbeit nicht zentral und werden deshalb nicht gesondert behandelt.

Bei der Untersuchung der lokal wirksamen Faktoren, die maßgeblich dafür sind, ob eine Schnittstelle als „Informationstransformator“ oder als „Informationswiderstand“ auf den Fluss von Informationen und Impulsen wirkt, wurden vier Hauptkategorien von Einflussgrößen untersucht, die teilweise Überschneidungs- und Rückkopplungseffekte aufweisen:

1. **Milieu-Faktoren** betreffen die allgemeinen Rahmenbedingungen, innerhalb derer sich die lokale Wirkung transnationaler Kooperationsprozesse vollzieht. Sie beschreiben etwa den Einfluss des generellen Entwicklungsstands der Region, der allgemeinen politischen Kultur und der kommunalpolitischen Innovationsfreundlichkeit vor Ort.
2. **Institutionelle Faktoren** betonen die Bedeutung des Einflusses fest vorgegebener organisatorischer Abläufe und Strukturen sowie ihrer Funktionalität im Hinblick auf die Fähigkeit des Netzwerkmitglieds, Informationen und Impulse aus dem transnationalen Städtetzwerk in lokale Entscheidungen und Arbeitsabläufe einfließen zu lassen.
3. **Persönliche Faktoren** sind dem einzelnen Akteur zuzurechnen, der mit seiner persönlichen Motivation und seinen spezifischen Kompetenzen darüber entscheidet, ob Informationen und Impulse zum Nutzen des Netzwerkmitglieds aufgenommen, weitergegeben und in kommunalpolitisches bzw. institutionelles Handeln umgesetzt werden können.
4. **Technische Faktoren** spielen im Sinne der *Actor-Network Theory* eine ebenso stark die lokale Netzwerk-*Performance* beeinflussende Rolle wie die persönlichen Akteure, welche sowohl im Absorbieren von Netzwerk-Inputs als auch im darauf folgenden Umsetzen derselben in konkretes Handeln von den verfügbaren technischen Ressourcen abhängen.

5.4.3.1 Die Schnittstellen zwischen den Netzwerkebenen als Informations-transformator

In den folgenden Unterkapiteln sollen jene Faktoren untersucht werden, die an den unterschiedlichen Schnittstellen des Mehrebenen-Kooperationssystems eines transnationalen Städtetzwerks – also von der internationalen Ebene des thematischen Netzwerks bis hin zur lokalräumlichen Ebene der teilnehmenden Stadtverwaltung und ihrer zivilgesellschaftlichen Partner vor Ort – förderlich auf den Transfer und die lokale Inwertsetzung von Entwicklungsimpulsen einwirken. Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden dabei die unterschiedlichen Schnittstellen getrennt betrachtet.

5.4.3.1.1 Informationstransformator: Die Schnittstellen zwischen der transnationalen Informationssphäre und der Kommunalverwaltung

Im Folgenden sollen die Schnittstellen zwischen dem Netzwerk Nr. 8 und den gemeinsamen Projekten, die beide dem Bereich der transnationalen Informationssphäre zuzurechnen sind (s. Abb. 68; Blockpfeil links oben) sowie dem lokalen Netzwerkpartner Criciúma analysiert werden. Diese **transnational-lokalen Schnittstellen** sind von zentraler Bedeutung für ein grundlegendes Verständnis der lokalen Wirkungsweise und Wirksamkeit transnationaler Städtetzwerkkooperation. Folgende Faktoren stellten sich in der Analyse als förderlich für den Transfer von Informationen und Entwicklungsimpulsen heraus:

- a) Handlungsfähige Munizipien durch Dezentralisierung;
- b) Leistungsstarke Institutionen mit umfassenden Steuerungskompetenzen;

- c) Kommunalpolitisches Interesse an transnationaler Kooperation;
- d) Komplementarität mit kommunalpolitischem Ziel der Internationalisierung;
- e) *Good Governance*, fachliche Kompetenz und personelle Kontinuität;
- f) Persönliche Begegnungen für Erfahrungsaustausch;
- g) Elektronische Kommunikationsmedien und Informationsdiffusion per Internet;
- h) Fremdsprachenkenntnisse als Grundlage der transnationalen Kommunikation;
- i) Persönliches Engagement der Schlüsselpersonen.

a) Handlungsfähige Munizipien durch Dezentralisierung

Ein bedeutender Faktor, der die Mitgliedsstadt eines transnationalen Städtenetzwerks in die Lage versetzt, aus der „transnationalen Informationssphäre“ absorbierte Entwicklungsimpulse in kommunalpolitisches Handeln umzusetzen, ist der Grad der politischen und finanziellen Autonomie im betreffenden Sachgebiet, den die Lokalverwaltung aufgrund staatlicher Dezentralisierungsprozesse erreichen konnte. Im lateinamerikanischen Vergleich befinden sich brasilianische Stadtverwaltungen diesbezüglich in einer relativ starken Position: Im Zuge des durch die Verfassung von 1988 auf nationaler Ebene eingeleiteten Dezentralisierungsprozesses profitiert das Netzwerkmitglied Criciúma von einer Dezentralisierung, die auch die Übertragung finanzieller Ressourcen auf die kommunale Ebene mit einschließt (vgl. MEYER-STAMER 2003, S. 136). Insbesondere im Sachbereich der Planung, Steuerung und Überwachung des städtischen Verkehrs ebneten nationalstaatliche Bestimmungen die Übernahme weitreichender Handlungskompetenzen durch kommunale Körperschaften, die auch eine gewisse Ausweitung der finanziellen Autonomie im betroffenen Politikbereich impliziert. Die Stadtverwaltung Criciúmas widmete sich parallel zum Eintritt in das URB-AL-Programm als eine der ersten 10% der brasilianischen Kommunalverwaltungen der Herausforderung der Munizipalisierung der bisher auf nationaler und bundesstaatlicher Ebene angesiedelten Zuständigkeiten im Bereich Verkehrsplanung, -management und -überwachung. Aus diesem Anlass wurde eine vollständige organisatorische Umstrukturierung der Administration des städtischen Verkehrssektors vorgenommen. Da sich die kommunale Verkehrsgesellschaft in den Jahren 2001 bis 2004 parallel zum Eintritt in das URB-AL-Städtenetzwerk im Aufbau befand, konnten Impulse aus der transnationalen Zusammenarbeit relativ einfach aufgenommen und in die sich neu herausbildenden Strukturen und Abläufe integriert werden.

b) Leistungsstarke Institutionen mit umfassenden Steuerungskompetenzen

Als förderlich für die aktive Einbindung in das URB-AL-Programm und die dynamische Inwertsetzung der daraus erhaltenen Entwicklungsimpulse erwies sich die relative Autonomie, die der in die Netzwerkaktivitäten direkt eingebundene Partner CRICIUMATRANS im Vergleich zur stärker bürokratisch regulierten und politischen Kräftefeldern ausgesetzten Stadtverwaltung genoss. Verschiedene Faktoren, die mit der Gründung der eigenständigen kommunalen Verkehrsgesellschaft CRICIUMATRANS S.A. verbunden waren, förderten die Fähigkeit der Institution, Entwicklungsimpulse aus dem transnationalen Städtenetzwerk aufzunehmen und in lokales Handeln umzusetzen:

- Bündelung der verkehrspolitischen Steuerungskompetenzen der Stadtverwaltung in einer einzigen Institution und damit Verringerung der Reibungsverluste bei organisationsinternem Kooperations- und Koordinationsbedarf;
- Größere finanzielle und fachliche Autonomie der eigenständigen Verkehrsgesellschaft gegenüber politischen Interessenkonflikten, die innerhalb der Stadtverwaltung und dem Gemeinderat ausgetragen werden;
- Vorherrschen eines dynamischen und effizienzorientierten unternehmerischen Führungsstils verbunden mit einer ausgeprägten Servicementalität und Offenheit für Partizipation in Bezug auf die Nutzer der kommunalen Verkehrsdienstleistungen;
- Autonomie in der Besetzung der Fachpersonalstellen lediglich in Abhängigkeit nachgewiesener fachlicher Kompetenzen der Bewerber.

c) Kommunalpolitisches Interesse an transnationaler Kooperation

Im Falle der Mitgliedsstadt Criciúma konnte das ausgeprägte kommunalpolitische Interesse an transnationaler Kooperation und an internationalem Erfahrungsaustausch als grundlegender Faktor für die Dynamisierung des Wissenstransfers ausgemacht werden. In Experteninterviews mit dem Bürgermeister Décio Gómez Góes stellte sich heraus, dass ausschlaggebend für die Bereitschaft der engen Kooperation mit Stadtverwaltungen anderer Länder war, dass Criciúma sich einerseits versprach, internationale *Best Practice*-Beispiele kennenzulernen, aber auch eigene Erfahrungen und Erfolge in andere Städte zu übertragen. Für den Bürgermeister Criciúmas ist die Professionalität der eigenen Stadtverwaltung ein grundlegender Aspekt, der das nötige Selbstvertrauen erzeugt, um sich mit anderen Städten Lateinamerikas und Europas auf einen offenen Erfahrungsaustausch zu kommunalen Fragen einzulassen:

„Für eine Stadtverwaltung ist die Herausforderung der Teilnahme am URB-AL-Programm zu vergleichen mit dem Börsengang eines Unternehmens – die interne Situation muss offen gelegt werden.“¹

Der Bürgermeister Criciúmas sieht im deutlichen politischen Rückhalt den wichtigsten Faktor für eine intensive Einbindung einer Stadtverwaltung in die transnationalen Kooperations- und Austauschprozesse des URB-AL-Programms, durch den auch die lokale Umsetzung der kennengelernten *Best Practice*-Beispiele erst ermöglicht und befördert wird. Als Begründung für das gerade in Criciúma besonders stark ausgeprägte kommunalpolitische Interesse an den Austauschprozessen des URB-AL-Programms sieht er die Deckungsgleichheit der normativen Ziele dieser transnationalen Initiative und jener seines Regierungsprogramms: Transparenz, Partizipation, Kooperation mit der Zivilgesellschaft und Professionalität im Verwaltungshandeln. Darüber hinaus stellt er fest, dass das URB-AL-Programm für die Stadtverwaltung Criciúma im Hinblick auf *Capacity* und *Institution Building* von Interesse ist: Die in die transnationalen Kooperationsaktivitäten involvierten Mitarbeiter erhalten einen starken Anreiz, sich tiefer gehend mit den Problemstellungen ihres Aufgabenbereichs auseinanderzusetzen. Die Teilnahme am URB-AL-Programm trägt in seinen Augen damit zielgerichteter, effizienter und kostengünstiger zur Fortbildung der Mitarbeiter bei, als dies durch Aufbaustudien oder

¹ Experteninterview mit Décio Gómez Góes, Bürgermeister der Stadt Criciúma, 06.10.2004 (Übers. d. Verf.).

ähnliche Weiterbildungs- und Spezialisierungsmaßnahmen gewährleistet werden könnte.¹ Zudem könnten die angeeigneten Erfahrungswerte und das übertragene fachliche Know-how gleichzeitig mehreren involvierten Mitarbeitern zugänglich und nutzbar gemacht werden. Diese erhielten einen Motivationsschub für die Professionalisierung des eigenen Aufgabenbereichs, wenn sie im Rahmen des Erfahrungsaustauschs des URB-AL-Programms feststellten, dass auch europäische Städte noch mit ähnlichen Fragestellungen und Problemen konfrontiert sind, wie sie in Criciúma aktuell sind.

d) Komplementarität mit kommunalpolitischem Ziel der Internationalisierung

Die Kommunalverwaltung Criciúmas hatte es sich unter Bürgermeister Décio Góes zum Ziel gesetzt, erstmals internationale Beziehungen aufzubauen. Die erste offizielle Städtepartnerschaft wurde im Oktober 2001 mit Treviso in Norditalien besiegelt. Sie führte gleichzeitig zur Beteiligung an einem URB-AL-Projekt, das Treviso im Rahmen des Netzwerks Nr. 8 koordinierte. Die Einbindung Criciúmas in das transnationale Städtenetzwerk ist somit als direkte Folge des Aufbaus erster bilateraler Partnerschaftsbeziehungen zu einer europäischen Stadt zu sehen. Die von der EU kofinanzierte Projektarbeit erlaubte es, die junge Städtepartnerschaft gleich zu Beginn mit fachlichen Inhalten und konkreten Kooperationsmaßnahmen zu vertiefen. Wiederum erfuhr die kommunalpolitische Zielsetzung Criciúmas, die internationalen Partnerschaftsbeziehungen auf bilateraler Ebene weiter auszubauen,² durch die Teilnahme am URB-AL-Programm eine wichtige Vertiefung und Ergänzung. Der Eintritt in das Netzwerk Nr. 8, die dynamische und intensive Beteiligung an den Austauschprozessen sowie die unternommenen Anstrengungen zur lokalen Umsetzung von *Best Practice*-Beispielen wurden gestützt und befördert durch das kompatible Interesse der Verwaltungsspitze Criciúmas, die Stadt verstärkt in internationale Beziehungsgeflechte einzubinden. Die Kompatibilität der Ziele und Maßnahmen des URB-AL-Programms mit dieser kommunalpolitischen Interessenlage wirkte sich somit positiv auf die Durchlässigkeit der transnational-lokalen Schnittstelle für Informationen und Entwicklungsimpulse aus dem thematischen Städtenetzwerk aus.

e) Good urban governance, fachliche Kompetenz und personelle Kontinuität

Die Untersuchungen im Rahmen des Fallbeispiels Criciúma belegten die besondere Bedeutung des Faktors der *good urban governance* aufseiten der kommunalen Verwaltungsspitze, der fachlichen Kompetenz im Hinblick auf die direkt in das URB-AL-Programm und den lokalen Umsetzungsprozess involvierten Fachreferenten sowie der personellen Kontinuität auf beiden institutionellen Ebenen. Inputs aus dem transnationalen Städtenetzwerk in Form von Erfahrungen, *Best Practice*-Beispielen und sonstigen Entwicklungsimpulsen konnten dank eines stabilen und auf Professionalität, Effizienz und Transparenz ausgerichteten administrativen Umfelds wirksamer aufgegriffen und die lokale Umsetzung längerfristig verfolgt werden. Das Zusammenwirken dieser Faktoren war eine Grundvoraussetzung dafür, dass sich die transnational-lokale Schnittstelle des transnationalen Kooperationssystems im Sinne eines Informationstransformators gestaltete.

¹ Diese alternativen Bezugsquellen von fachlichem Know-how und Entwicklungsimpulsen im städtischen Verkehrsbereich wären der „ubiquitären Informationssphäre“ zuzurechnen.

² Es bestehen bereits Kontakte zu einer weiteren Stadt in Italien, in Argentinien und den USA.

f) Persönliche Begegnungen für Erfahrungsaustausch

Wie die diversen Experteninterviews mit der Generaldirektorin der CRICIUMATRANS zeigten, wurden alle von anderen Städten übernommenen Know-how-Inputs und *Best Practice*-Beispiele im Verkehrsmanagement entweder im Rahmen der transnationalen Projektseminare oder der Jahrestreffen des gesamten Netzwerks aufgegriffen. Die *face-to-face*-Variante des Wissenstransfers über die transnational-lokale Schnittstelle hinweg, die internationale Reise-tätigkeit und persönliche Begegnungen zwischen den Netzwerkpartnern voraussetzt, erscheint daher insbesondere im Bereich des personengebundenen *tacit knowledge* gegenüber elektronischen Formen der Informationsübermittlung als besonders wirkungsvoll (vgl. hierzu auch BADSHAH 1996, S. 13 u. KEINER & KIM 2006, S. 14).¹ Während persönlicher Fachtreffen können praxisrelevante Fragestellungen problemlos in bi- und multilateralen Diskussionen so weit wie nötig vertieft werden, um ungeklärte Fragen oder Zweifel unverzüglich zu klären bzw. auszuräumen. Ortsbegehungen erlauben einen für die spätere Umsetzung in der eigenen Stadt unersetzlichen Eindruck der konkreten Ausgestaltung praktischer Lösungsmöglichkeiten und bringen einen wirkungsvolleren persönlichen Motivationseffekt für die Realisierung mit sich als theoretisches Lernen allein.

g) Elektronische Kommunikationsmedien und Informationsdiffusion per Internet

Die elektronischen Kommunikationsmedien Telefon, Fax und in besonderem Maße das Internet erleichtern den Kontakt zwischen den Netzwerkmitgliedern und die Informationsdiffusion über die Schnittstellen des transnationalen Kooperationssystems hinweg. Per E-Mail können entfernungsunabhängig und ohne Zeitverlust Arbeitsdokumente ausgetauscht oder sonstige Informationen übermittelt werden, wodurch eine von persönlichen Treffen unabhängige Arbeit in raumüberspringenden transnationalen Netzwerkstrukturen erst möglich wird. In intensiven Arbeitsphasen können etwa zwischen einem Projekt- oder Netzwerkkoordinator und den jeweiligen Partnern in Übersee mehrere sequenzielle Kommunikationswechsel an einem Tag stattfinden. Sofern die Internetanbindung einer lokalen Verwaltung gegeben ist, ist der Engpass im lokalen Entwicklungsprozess im Zeitalter elektronischer Vernetzung und der *on-line*-Verfügbarkeit vielfältigster Fachinformationen und *Best Practice*-Beispiele demnach nicht mehr der Mangel an und der Zugang zu Informationen. Vielmehr tritt nun für einen lokalen Netzwerknotenpunkt die Frage der Kompetenz im zielgerichteten Auswählen und praxisgerechten Verwerten der wichtigsten Inputs aus der elektronischen Informationsflut als ausschlaggebender Faktor für die konstruktive Nutzbarmachung dieses Kommunikationsinstruments in den Vordergrund.

¹ Der große Bedarf an persönlichen Treffen für den Erfahrungsaustausch innerhalb eines transnationalen Städteternetzwerks bestätigte sich auch in der Einschätzung der 73 Teilnehmer der 2002 durchgeführten Befragung Nr. 2 „Evaluierung“: 51,6% gaben an, dass es im Rahmen der URB-AL-Netzwerkkooperation zu wenig Gelegenheit zu persönlichen Treffen gäbe, um die Netzwerkkooperation weiter zu intensivieren. Nur 9,7 bzw. 14,3% bewerteten hingegen den Kontakt per E-Mail bzw. elektronischem Newsletter als zu selten (vgl. ROTHFUSS 2002d, S. 4).

h) Fremdsprachenkenntnisse als Grundlage der transnationalen Kommunikation

Gute Sprachkenntnisse stellen einen entscheidenden Faktor für die Durchlässigkeit der transnational-lokalen Schnittstelle für Informationen und Entwicklungsimpulse dar. Generell dominiert in den URB-AL-Netzwerken und den jeweiligen Projekten Spanisch als Arbeitssprache. Bei offiziellen Netzwerk- oder Projekttreffen wird je nach Partnerstruktur für einen entsprechenden Dolmetschservice während der Plenarveranstaltungen gesorgt. Während der für den fachlichen Informationsaustausch besonders wichtigen Arbeitssitzungen sind die Teilnehmer jedoch häufig auf ihre persönlichen Sprachkenntnisse angewiesen. Dies gilt umso mehr für die am Rande der Treffen entstehenden persönlichen Kontakte sowie deren dauerhafte Aufrechterhaltung. Im Falle des Netzwerkpartners CRICIUMATRANS ermöglichten die relativ guten Fremdsprachenkenntnisse (Englisch und Spanisch) der für die URB-AL-Kontakte hauptsächlich zuständigen Generaldirektorin eine hohe Interaktionsintensität mit Partnern aus anderen Ländern und Sprachräumen. Zusätzlich begann sie, motiviert durch die positive Erfahrung der transnationalen Netzwerkkoooperation, Italienisch- und Deutschkurse zu belegen. Zwei weitere Mitarbeiterinnen der kommunalen Verkehrsbetriebe ließen sich durch die Perspektive, zukünftig verstärkt in URB-AL-Projekten Verantwortung übernehmen zu können, dazu motivieren Italienisch zu lernen und eine weitere Mitarbeiterin Spanisch.¹

i) Persönliches Engagement der Schlüsselpersonen

Über die grundlegende Bedeutung demokratischer, transparenter und handlungsfähiger kommunaler Verwaltungsstrukturen hinaus zeigte sich bei der Analyse des Fallbeispiels Criciúma, dass insbesondere das persönliche Engagement einzelner Schlüsselpersonen in der Administration über das Gelingen und die lokale Wirksamkeit der transnationalen Städtenetzwerkkoooperation entscheidet.² In Criciúma waren sowohl im Hinblick auf den Bürgermeister als politisch Verantwortlichem für die transnationale Netzwerkkoooperation und die lokalen Umsetzungsprozesse als auch aufseiten der Generaldirektorin der CRICIUMATRANS als der an den transnationalen Austauschprozessen direkt beteiligten Kommunalvertreterin ein starkes Interesse an Fragen der internationalen Zusammenarbeit sowie eine ausgeprägte Bereitschaft zur Umsetzung aufgenommener Impulse festzustellen. Die Untersuchung der Informationsflüsse aus der „transnationalen Informationssphäre“ hinein in die „lokale Aktionssphäre“ sowie die Analyse der Wirkungspfade innerhalb der letzteren zeigten, dass es stets dem engagierten Wirken dieser Schlüsselpersonen zuzuschreiben war, dass auf transnationaler Netzwerkebene verbreitete Lösungen auch lokal aufgegriffen, diskutiert, gegebenenfalls angepasst und aktiv im kommunalpolitischen Umsetzungsprozess mitgetragen wurden.

In Experteninterviews betonte die Generaldirektorin der CRICIUMATRANS, dass die gemeinsamen Erlebnisse während der transnationalen Projekttreffen und dabei herausgebildete Sympathien eine grundlegende Voraussetzung dafür waren, dass sich auch der fachliche Aus-

¹ Experteninterviews mit Natália Martins Gonçalves (30.09.2004), Ruth Keller Vasconcelos do Nascimento (06.10.2004), Adriana Rocha (07.10.2004) und Cleide Adriana Vieira (07.10.2004).

² Die zentrale Rolle engagierter Schlüsselpersonen im lokalen Umsetzungsprozess transferierter *Best Practice* wird auch von BADSHAH (1996, S. 14), BEHRINGER (2004, S. 747), HALL & PFEIFFER (2000, S. 259) und PERLMAN (1993, S. 22) betont.

tausch zwischen einzelnen Teilnehmern über den engeren Projektrahmen hinaus vertiefte. Diese Darstellung legt den Schluss nahe, dass sich das Beziehungsgeflecht zwischen Fachleuten in einem transnationalen Städtenetzwerk dann am wirkungsvollsten konsolidieren kann, wenn dauerhaft periodisch wiederkehrende Gelegenheiten zu persönlichen Netzwerktreffen gegeben sind, die auch ausreichend kreative Freiräume für freie Begegnungen und Ortsbegehungen abseits dicht gedrängter Tagungsprogramme zulassen. Die Erfahrungen aus der Fallstudie Criciúma legen nahe, dass bei direkten persönlichen Austauschbeziehungen eher dauerhafte Bindungen entstehen als dies auf rein institutioneller Basis möglich wäre und dass gerade diese Verknüpfungen einen besonders dynamischen und ergebnisreichen fachlichen Austausch fördern.

5.4.3.1.2 Informationstransformator: Die organisationsinterne Schnittstelle innerhalb der Kommunalverwaltung Criciúmas

„Die Herausforderung in der Praxis besteht darin, entwicklungsrelevantes Wissen von Personen in das interne System zu integrieren und als personenunabhängiges Wissen systematisch zu speichern und zu nutzen.“

EVERS et al. 2003, S. 49

Im „Mehrebenenmodell zur Analyse transnationaler Städtenetzwerkkooperation“ verbirgt sich hinter dem Knotenpunkt der Mitgliedsstadt Criciúma ein weiteres internes Netzwerkgeflecht intra- sowie interinstitutioneller Beziehungen. Offiziell ist zwar die Stadtverwaltung Mitglied im URB-AL-Netzwerk Nr. 8, auf der operationellen Ebene überlässt sie aber alle transnationalen Kooperationsaktivitäten dem eigenständigen kommunalen Verkehrsunternehmen CRICIUMATRANS. Dieses wiederum war zum Zeitpunkt der Durchführung der Fallstudie im Netzwerk Nr. 8 und in den sechs Projekten, an denen Criciúma beteiligt ist, hauptsächlich durch nur eine Person vertreten, nämlich die Generaldirektorin. Diese unterhielt die Kontakte zum thematischen Netzwerk Nr. 8 und zu den verschiedenen Projektpartner Netzwerken. In der Regel reiste sie zu den transnationalen Netzwerk- und zu den Projekttreffen. Nahezu alle fachlichen Informationen aus dem thematischen Netzwerk und den Projekten fanden über sie Eingang in das Institutionengefüge der Stadtverwaltung Criciúmas. Somit übernahm diese Schlüsselperson in Bezug auf die URB-AL-Kooperationsaktivitäten der Stadt gewissermaßen die Funktion des „*transnationalen Impulsrezeptors*“ innerhalb der lokalpolitischen und administrativen Gesamtstruktur. Fast ausschließlich über diesen „*Brückenkopf transnationaler Städtenetzwerkkooperation*“ konnten Informationen und Entwicklungsimpulse aus der Netzwerkkooperation in die lokalpolitische Arena übertragen und daraufhin in kommunalpolitisches Handeln umgesetzt werden (Funktion des „*lokalen Impulsgebers*“). Somit verläuft die *organisationsinterne Schnittstelle* zwischen der Generaldirektorin der CRICIUMATRANS als „*Brückenkopf transnationaler Netzwerkkooperation*“ auf der einen Seite und dem Mitarbeiterstab der kommunalen Verkehrsgesellschaft sowie den Ämtern der Stadtverwaltung und dem Gemeinderat auf der anderen Seite. Die folgenden Faktoren dynamisierten den organisationsinternen Informationsfluss, begünstigten die Institutionalisierung neu hinzugewonnenen Know-hows und förderten die lokale Inwertsetzung von Entwicklungsimpulsen aus der transnationalen Städtenetzwerkkooperation:

- a) Managementkultur des „*sharing of knowledge*“;
- b) Motivation durch Integration;
- c) Informationsarbeit innerhalb der Kommunalverwaltung.

a) Managementkultur des „*sharing of knowledge*“

Innerhalb der kommunalen Verkehrsgesellschaft CRICIUMATRANS konnte ein wirksames System des internen Wissenstransfers ausgemacht werden. Im zweimonatlichen Turnus wurden die 138 Mitarbeiter des Unternehmens aus allen Arbeitsbereichen und Hierarchieebenen zu einer Generalversammlung einbestellt, um die gesamte Belegschaft über aktuelle Aktivitäten zu informieren und anstehende Neuerungen zu diskutieren. Bei dieser Gelegenheit informierte die Generaldirektorin regelmäßig auch über die Aktivitäten der CRICIUMATRANS im Rahmen des URB-AL-Programms und über entsprechende lokale Umsetzungsmaßnahmen. Alle interviewten Mitarbeiter wiesen einen entsprechend hohen Informationsgrad bezüglich der transnationalen Kooperationsaktivitäten ihres Unternehmens auf. Auch neu eingestellte Mitarbeiter aus fachlich nicht mit URB-AL in Verbindung stehenden Aufgabenbereichen waren im Zuge ihres Einarbeitungsprogramms bereits über die transnationalen Kooperationsaktivitäten unterrichtet worden. Mitarbeiter, die direkt in die lokale Umsetzung von URB-AL-Projektmaßnahmen eingebunden waren, gaben an, durch die Generaldirektorin ständig detaillierte Informationen über die Ergebnisse von transnationalen Arbeitstreffen aus den Projekten erhalten zu haben. Alle befragten Fachreferenten bestätigten, regelmäßig über *Best Practice*-Beispiele, Erfahrungen und Expertenwissen aus anderen Mitgliedsstädten des Netzwerks Nr. 8 und seiner Projekte informiert worden zu sein und konnten hierfür verschiedene Beispiele nennen, die aktuell im Hinblick auf die Anwendbarkeit in Criciúma diskutiert wurden bzw. bereits umgesetzt worden waren.¹ Diese Kultur des „*sharing of knowledge*“ (EVERS et al. 2003, S. 53) sorgt für eine optimale organisationsinterne Ausbreitung und Inwertsetzung von Know-how und Erfahrungswerten, die sich die Generaldirektorin im Zuge der transnationalen Städtenetzwerkkooperation angeeignet hatte. Durch diese Prozesse des *Capacity Building* innerhalb der Belegschaft werden das Wissen und Verständnis der transnationalen Netzwerkkooperation auf eine breitere Basis gestellt, wodurch die Chancen verbessert werden, dass bei einem politisch bedingten Führungswechsel die Netzwerkkontakte und die daraus übernommenen Entwicklungsimpulse dauerhaft gesichert werden können.

b) Motivation durch Integration

In die fachliche Bearbeitung der lokalen Projektmaßnahmen wurden zehn der insgesamt 17 im Verwaltungsbereich des Unternehmens tätige Fachreferenten einbezogen. Zwei Mitarbeiterinnen waren bereits zu transnationalen Arbeitstreffen mitgereist und weitere zwei bis drei waren für die Teilnahme an zukünftigen Projekttreffen im Ausland eingeplant. Die schrittweise Übertragung von Verantwortung im Hinblick auf die transnationale Projektkooperation

¹ Ergebnis der leitfadengestützten Experteninterviews mit sieben Mitarbeitern der CRICIUMATRANS: André Ruaro (05.10.2004), Robson Luiz Ferreira (05.10.2004), Ruth Keller Vasconcelos do Nascimento (06.10.2004), Adriana Rocha (07.10.2004), Maikel Alexander Nuncio Pereira (07.10.2004), Cleide Adriana Vieira (07.10.2004) und Roberto Cabral (08.10.2004).

erfolgte nach Aussage dieser Mitarbeiter unter möglichst weitgehender Nutzung ihrer jeweiligen Sprach- und Fachkompetenzen. Für sie stellte die Perspektive der transnationalen Zusammenarbeit in Verbindung mit Auslandsreisen ein sehr starkes Motivationsmoment dar. Die Bereicherung des beruflichen Aufgabenspektrums durch die Auslandskontakte wurde als *job enrichment* wahrgenommen.¹

c) Informationsarbeit innerhalb der Kommunalverwaltung

Die Informationsarbeit der Generaldirektorin innerhalb der lokalen Verwaltungsstruktur hinsichtlich der transnationalen Kooperationsaktivitäten im Rahmen des URB-AL-Programms hatte zwar noch keinen so hohen Formalisierungsgrad erreicht wie etwa durch einen periodischen Newsletter für alle Ämter,² es fanden aber bereits mehrmals Informationsveranstaltungen mit dem gesamten Kabinett statt. Dabei wurden die Ämterchefs über die Aktivitäten der CRICIUMATRANS im Rahmen des URB-AL-Programms und die damit verbundene lokale Umsetzung konkreter Maßnahmen berichtet. Auch das legislative Kommunalorgan der „*Câmara de Vereadores*“ wurde anlässlich der Beratung verschiedener verkehrspolitischer Entscheidungen über die Teilnahme der Stadtverwaltung am URB-AL-Programm unterrichtet und über Erfahrungen und *Best Practice*-Beispiele anderer Mitgliedsstädte im betreffenden Themenbereich informiert. In verschiedenen Fällen, so z.B. bei der Beschlussfassung zur Schaffung der kommunalen Verkehrsgesellschaft CRICIUMATRANS oder zum Infrastruktur-Großprojekt *Criciúma Circulando Melhor*, zeigte sich, dass der Verweis auf die transnationalen Kooperationsaktivitäten bzw. das Beispiel europäischer Städte den Wirkungsgrad des intrakommunalen Informationstransfers und damit auch den politischen Rückhalt für zu beschließende verkehrspolitische Maßnahmen erhöhte.

5.4.3.1.3 Informationstransformator: Die Schnittstelle zwischen der Kommunalverwaltung und den lokalen Partnern

Die Europäische Kommission verfolgt mit dem URB-AL-Programm nicht nur innerhalb der transnationalen Städtenetzwerke das Ziel, die Kooperation der Kommunalverwaltungen mit zivilgesellschaftlichen Institutionen zu fördern, sondern strebt auch am Standort der Netzwerkmitglieder die Stärkung von *Public Private Partnerships* mit lokalen Einrichtungen an. Wie in Kapitel 3.5 gezeigt wurde, stellen das Entstehen und die Dynamisierung multisektoraler lokaler Netzwerke im Sinne eines Kreativen Milieus (vgl. BUTZIN 2000, S. 152ff.) die Grundlage dar für erfolgreiche lokale Entwicklung und damit einhergehend, langfristig betrachtet, für eine verbesserte Positionierung eines Standorts in den transnationalen Wirtschaftsnetzwerken. Der „lokale Aktionsraum“ im Mehrebenenmodell transnationaler Städtenetzwerkkooperation ist die Ebene, auf der Vernetzungsbeziehungen am leichtesten induziert und aufrechterhalten werden können (KEINER & KIM 2006, S. 14):

¹ Experteninterviews mit Ruth Keller Vasconcelos do Nascimento (06.10.2004), Adriana Rocha (07.10.2004) und Cleide Adriana Vieira (07.10.2004).

² So der Vorschlag des Bürgermeisters im Hinblick auf die Weiterentwicklung der internen Informationsbemühungen; Experteninterview mit Bürgermeister Décio Gómes Góes, vom 06.10.2004.

„Real networking mainly tends to take place on the local level where decision makers and other actors can meet daily without long travel distances.“

Auch im Hinblick auf die Erreichung der kommunalpolitischen Ziele eines nachhaltigen Verkehrsmanagements gilt: „Um erfolgreich zu sein, müssten lokale Regierungen folglich vor allen Dingen über die Fähigkeit verfügen, die Unterstützung gesellschaftlicher Akteure zu erwirken und deren Ressourcen im Sinne der eigenen politischen Ziele zu mobilisieren“ (WISSEN 2001, S. 81). Die Entstehung sekundärer lokaler Netzwerkbeziehungen zwischen der URB-AL-Mitgliedsstadt Criciúma und örtlichen zivilgesellschaftlichen Organisationen sowie die Dynamisierung der wechselseitigen Kommunikations- und Kooperationsprozesse wurde durch die folgenden Faktoren begünstigt:

- a) Ausgeprägte Bereitschaft zur Kooperation mit der Zivilgesellschaft;
- b) Effiziente PR-Arbeit zur Herstellung eines öffentlichen Bewusstseins.

a) Ausgeprägte Bereitschaft zur Kooperation mit der Zivilgesellschaft

Die ausgeprägte Bereitschaft der zentralen kommunalpolitischen Akteure (Bürgermeister und Generaldirektorin) zur Kooperation mit der Zivilgesellschaft Criciúmas spielte eine entscheidende Rolle für die lokale Wirksamkeit der transnationalen Kooperationsaktivitäten und insbesondere für den erfolgreichen Aufbau sekundärer lokaler *Public Private Partnership*-Netzwerke. Durch die kommunalen Verkehrsbetriebe CRICIUMATRANS wurden aus dem Fundus des auf transnationaler Städtenetzwerkebene verbreiteten Wissens die entwicklungsrelevanten Impulse, Informationen und Know-how anwendungsbezogen ausgewählt, gegebenenfalls an die lokale Realität angepasst, an zivilgesellschaftliche Akteure weitergegeben und in direkter Zusammenarbeit mit lokalen Akteuren kommunalpolitisch umgesetzt. So wurden durch das Netzwerkmitglied Criciúma, meist vertreten durch die kommunale Verkehrsgesellschaft CRICIUMATRANS, mit den unterschiedlichsten zivilgesellschaftlichen Gruppen und sonstigen lokalen Institutionen direkte Kooperationskontakte aufgebaut, die sich überwiegend auf Impulse aus der Beteiligung am URB-AL-Netzwerk Nr. 8 zurückführen ließen. Bereits nach zwei Jahren URB-AL-Mitgliedschaft konnten deutliche Ansätze zur Herausbildung sekundärer lokaler Netzwerkstrukturen unter Beteiligung der folgenden Partner festgestellt werden (s. Kap. 5.4.2.1):

- Drei private Busunternehmen, die die städtischen Buslinien unter Lizenz betreiben;
- Unternehmerverbände ACTU, ACIC und CDL;
- Lokale Hochschulen ESUCRI und UNESC;
- Zahlreiche kommunale und private Schulen;
- Öffentliches Gesundheitswesen, Krankenhäuser und niedergelassene Ärzte;
- *Instituto Nacional de Seguridade Social* – INSS;
- *Instituto Médico Legal* – IML;
- Versicherungsunternehmen MAPFRE;
- Militärpolizei;
- Print-, Rundfunk- und Fernsehmedien;

- Verschiedene Stadtteilvereinigungen in Criciúma;
- Vier Stadtverwaltungen in der *Região Carbonífera*.

Die generelle Offenheit der kommunalen Verwaltung gegenüber einer direkten Zusammenarbeit mit zivilgesellschaftlichen und sonstigen lokalen Akteuren kann im Falle Criciúmas nicht kausal dem Einfluss des URB-AL-Programms zugeschrieben werden. Sie war vielmehr bereits eine grundlegende Leitlinie der aktuellen Verwaltungsspitze und erhielt lediglich durch Impulse aus dem Netzwerk Nr. 8 und den betreffenden Projekten eine weitere Verstärkung. Ohne eine *a priori* gegebene Kooperationsbereitschaft mit lokalen und regionalen Partnern, seien dies Firmen, zivilgesellschaftliche Organisationen oder Gemeinden im Umland, hätten die Impulse aus dem transnationalen Städtenetzwerk zur Formierung sekundärer Netzwerke vor Ort nicht in gleichem Maße wirksam werden können.

b) Effiziente PR-Arbeit zur Herstellung eines öffentlichen Bewusstseins

Das junge Unternehmen CRICIUMATRANS nutzte das eigene Engagement im transnationalen URB-AL-Städtenetzwerk für eine kontinuierliche und intensive PR-Arbeit und Imagekampagne. Internationale Kontakte werden in Lateinamerika generell hoch bewertet, was umso mehr in kleineren und mittleren Städten mit weniger intensiver internationaler Verflechtung gilt. CRICIUMATRANS verfolgte mit der intensiven Öffentlichkeitsarbeit in Bezug auf das Engagement im URB-AL-Programm einerseits das Ziel der Stärkung der eigenen Position als modernem und international orientiertem Akteur in der kommunalpolitischen Arena. Auf der anderen Seite nutzte das städtische Verkehrsunternehmen den Verweis auf internationale *Best Practice*-Beispiele aus den „entwickelten“ Ländern Europas, um innovativen verkehrspolitischen Maßnahmen eine stärkere lokale Akzeptanz und kommunalpolitischen Rückhalt zu verschaffen. Im Detail beinhaltete die PR-Arbeit folgende Maßnahmen:

- Rund einmal wöchentlich Interviews mit Presse, Rundfunk und Fernsehen zu kommunalen verkehrspolitischen Themen, bei denen häufig explizit Bezug genommen wurde auf die transnationale Zusammenarbeit im Rahmen des URB-AL-Programms und auf *Best Practice*-Beispiele anderer Städte Europas und Lateinamerikas.
- Durchführung von Vortragsveranstaltungen an lokalen Schulen, Universitäten und vor den örtlichen Unternehmerverbänden ACIC und CDL durchschnittlich ca. einmal im Monat. Insbesondere die regelmäßigen Berichte bei Vortragsveranstaltungen und wöchentlichen Arbeitssessen mit den Mitgliedern der Unternehmerverbände dienten dazu, einflussreichen gesellschaftlichen und damit auch indirekt kommunalpolitischen Rückhalt für die Umsetzung innovativer Maßnahmen des Verkehrsmanagements zu erzeugen.
- In der Regel rund einmal im Monat Beteiligung der CRICIUMATRANS an öffentlichen Debatten der Stadtteilorganisationen Criciúmas, die mit der Diskussion und Entscheidung über die Verwendung der kommunalen Mittel des Beteiligungshaushalts beauftragt sind. Bei den Versammlungen von jeweils mindestens Hundert Multiplikatoren, wurde bei der Diskussion verkehrspolitischer Maßnahmen, die die Stadtteile direkt betreffen, häufig Bezug auf die Erfahrungen aus dem URB-AL-Programm und auf europäische *Best Practice*-Beispiele genommen, um die Akzeptanz für innovative Maßnahmen zu steigern.

5.4.3.2 Die Schnittstellen zwischen den Netzwerkebenen als Informationswiderstand

Auch wenn sich die Beschreibung der Faktoren, die sich hemmend auf den Schnittstellen übergreifenden Transfer von Informationen und Impulsen sowie ihre konkrete Nutzbarmachung im kommunalpolitischen Handeln auswirken, auf die spezifische Situation des Netzwerkmitglieds Criciúma bezieht, so können daraus doch verschiedene charakteristische Probleme abgeleitet werden, die im Rahmen transnationaler Städtenetzwerkkooperation sowohl für lateinamerikanische als auch für europäische Kommunen Gültigkeit haben. Die strukturierte Betrachtung der hemmenden Faktoren und ihre Zuordnung zu den Schnittstellen, an denen sie hauptsächlich wirksam werden, dient der übersichtlichen Darstellung der komplexen Wirkungszusammenhänge, schließt jedoch ihre Relevanz auch für weitere Schnittstellenebenen nicht aus. Die Betrachtung jener Faktoren, die die Austauschprozesse in transnationalen Städtenetzwerken und die lokale Inwertsetzung der erzeugten Entwicklungsimpulse behindern, verdient insbesondere deshalb Beachtung, da genau an diesen Problemen angesetzt werden muss, um sowohl auf der Seite des Netzwerkmanagements als auch auf der des lokalen Mitglieds etwaige Hindernisse für die effiziente Nutzung des interkommunalen Kooperationsinstruments auszuräumen.

5.4.3.2.1 Informationswiderstand: Die Schnittstellen zwischen der transnationalen Informationssphäre und der Kommunalverwaltung

Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden die Faktoren, welche die transnational-lokalen Schnittstellen zum Informationswiderstand werden lassen, wieder für die Austauschbeziehungen Criciúmas mit der Ebene des URB-AL-Netzwerks Nr. 8 (1.b) und der Ebene der Projektnetzwerke (1.c) zusammenfassend betrachtet. Die folgenden Faktoren waren in Criciúma dafür verantwortlich, dass transnationale Netzwerkimpulse nicht noch effizienter absorbiert und noch effektiver lokal in Wert gesetzt werden konnten:

- a) Sprachbarrieren und Unselbständigkeit der Mitarbeiter;
- b) Digitale Barrieren;
- c) Beschränktes Potenzial des Wissenstransfers durch digitale Kommunikation;
- d) Hohe Telekommunikationskosten;
- e) Räumliche Entfernung zu Netzwerkpartnern;
- f) Mangelnde Ressourcen zur lokalen Umsetzung von *Best Practice*-Beispielen;
- g) Arbeitsüberlastung und Desorganisation;
- h) Unterschiede in der Verkehrskultur.

a) Sprachbarrieren und Unselbständigkeit der Mitarbeiter

Sprachbarrieren stellen einen zentralen Faktor bei der Verursachung eines Informationswiderstands an der transnational-lokalen Schnittstelle dar. Unter den zehn Mitarbeitern der kommunalen Verkehrsgesellschaft CRICIUMATRANS, die direkt oder indirekt in die URB-AL-Aktivitäten involviert waren, war die Generaldirektorin die einzige Person, die sich in Fremdsprachen (Englisch, Spanisch) so weit verständigen konnte, dass ein fachlicher Austausch über Sprachgrenzen hinweg möglich wurde. Bei den übrigen Mitarbeitern des Unternehmens entfaltete der Informationswiderstand mangelnder Fremdsprachenkenntnisse seine volle Wirksamkeit: Keiner unter ihnen traute sich bisher zu, selbständig die Verantwortung für ein Projekt zu übernehmen bzw. alleine zu den internationalen Arbeitstreffen zu reisen. Selbst die beiden Mitarbeiterinnen, welche die Generaldirektorin bereits bei transnationalen Projekttreffen begleitet hatten, konnten keinerlei dauerhafte Kontakte zu Vertretern anderer Projektpartnerstädte aufbauen. Neben sprachlichen Verständigungsschwierigkeiten löste hier jedoch auch der Faktor einer unselbständigen Arbeitshaltung die Entstehung des Informationswiderstands aus: Während die Unternehmensleitung eine Übertragung der Verantwortlichkeit für die URB-AL-Kooperationsaktivitäten an die fachlich zuständigen Referenten anstrebte, betrachteten die Mitarbeiter die Pflege der Netzwerkkontakte als ausschließliche Aufgabe der Generaldirektorin.¹ Angesichts der hochgradigen Konzentration der Netzwerkbeziehungen in nur einer Person wurde somit versäumt, diese durch eine konsequente interne Dezentralisierung stärker zu institutionalisieren und damit immun gegen das Problem politisch bedingter Brüche zu machen.

b) Digitale Barrieren

Hinsichtlich der Internetanbindung weist Brasilien zwar einen für lateinamerikanische Verhältnisse nahezu durchschnittlich hohen Nutzergrad in der Bevölkerung auf (s. Abb. 36). Selbst in Südbrasilien stellte jedoch gerade in kleineren und mittleren Kommunalverwaltungen die E-Mail-Kommunikation im Jahr 2004 noch keine Selbstverständlichkeit dar, die allen Mitarbeitern zur Verfügung steht.² Im Falle des Netzwerkpartners CRICIUMATRANS existierte noch keine eigene Homepage, die es dem Unternehmen erlauben würde, die Öffentlichkeit etwa über Aktivitäten im Rahmen des URB-AL-Programms zu informieren.³ In der Administration des Unternehmens waren bereits 14 von 17 Arbeitsplätzen mit Computern und DSL-Internetzugang ausgestattet. Da allerdings bisher nur Kommunikation über die privaten Web-Mail-Adressen der Mitarbeiter möglich war,⁴ hatte sich das Internet zum Zeitpunkt der

¹ Experteninterviews mit Ruth Keller Vasconcelos do Nascimento (06.10.2004), Adriana Rocha (07.10.2004), Cleide Adriana Vieira (07.10.2004) und Roberto Cabral (08.10.2004).

² Auch in Mitteleuropa haben noch viele Mitarbeiter von Stadtverwaltungen, wenn überhaupt, nur einen eingeschränkten Zugang zum Internet, weil dieses Medium für die Bewältigung der klassischen kommunalen Aufgaben bisher keinen großen Stellenwert besaß.

³ Die Homepage der kommunalen Verkehrsgesellschaft befand sich Ende 2004 in der Entwicklungsphase und E-Mail-Adressen mit eigener Firmen-Domain waren in Vorbereitung. Zum Zeitpunkt der Nacherhebung im April 2006 standen jedoch beide Dienste immer noch nicht zur Verfügung.

⁴ Private Web-Mail-Adressen haben den Nachteil, dass der Speicherplatz und die zulässige Dateigröße der Attachments bei manchen Providern sehr begrenzt sind. Überfüllte Mail-Boxen führen deshalb häufig zu frustrierenden Reibungsverlusten in der Netzwerk-Kommunikation, da versendete Nachrichten solange zurückgewiesen werden, bis der User auf das überfüllte Postfach aufmerksam geworden ist und Speicherplatz freigemacht hat (Experteninterview mit Projektkoordinator Ton Dagers, 29.06.2005).

Durchführung der Fallstudie, außer im Falle der Generaldirektorin, nur ansatzweise als ständiges Arbeits- und Kommunikationsmedium durchgesetzt.

c) Beschränktes Potenzial des Wissenstransfers durch digitale Kommunikation

Das Medium Internet ermöglicht zwar in einem transnationalen Städtenetzwerk – ungeachtet der Anzahl der Partner und der räumlichen Distanzen zwischen ihnen – die Diffusion von Informationen in Echtzeit. Trotzdem stellt sich das *World Wide Web* unter dem Aspekt der lokalen Wirksamkeit der allein per Internet verbreiteten Information – im Vergleich zur Informationsweitergabe im Rahmen persönlicher Treffen und Besichtigungen vor Ort – gerade im Hinblick auf stark personengebundenen *tacit knowledge* eher als Informationswiderstand dar. Alle in Criciúma umgesetzten Impulse aus dem URB-AL-Netzwerk Nr. 8 waren im Rahmen von Arbeitstreffen oder Besichtigungen vor Ort per *face-to-face*-Kontakt übertragen worden. Das Internet spielte dabei lediglich eine unterstützende und ergänzende Rolle. Zusammenfassend weist das digitale Kommunikationsmedium, verglichen mit der persönlichen Informationsübertragung, folgende Nachteile auf:

- Per Internet können zwar umfangreiche Informationen übertragen werden, aber eine selektive Vertiefung des Informationsflusses und eine schnelle Klärung offener Fragen bezüglich der Umsetzung, wie dies bei persönlichen Treffen problemlos möglich ist, bedeutet einen oft schwerfälligen weiteren Kommunikationsprozess per E-Mail.
- Die Informationen erreichen das Netzwerkmitglied – nicht wie bei einem Arbeitstreffen, bei dem alle Aufmerksamkeit auf den Austauschprozess gelenkt ist – meist mitten im Arbeitsalltag und zwischen zahlreichen anderen E-Mails und Aufgaben, die termingerecht erledigt werden müssen. Dieser Umstand reduziert die Aufnahmefähigkeit und -bereitschaft für Informationen, die per Internet übermittelt werden.
- Auf digitalem Wege verbreitete Informationen können nie so hoch mit Motivationsanreizen aufgeladen werden, wie dies bei Erfahrungen der Fall ist, die sich ein Netzwerkmitglied durch persönliche Anschauung vor Ort oder durch Diskussionen mit einem diesbezüglich erfahrenen Fachkollegen einer Partnerstadt angeeignet hat. Somit kann über das Internet zwar kodiertes Wissen übertragen werden, eine tragfähige Motivation zur Umsetzung, die nötig ist, um etwaige kommunalpolitische Widerstände zu überwinden, entsteht jedoch wirksamer durch persönlichen Austausch und die eigene Anschauung vor Ort.

d) Hohe Telekommunikationskosten

Die Kommunikation per Telefon erlaubt wirksamer als der E-Mail-Verkehr einmal aufgebaute persönliche Kontakte aktiv zu erhalten und sich über komplexere Informationszusammenhänge auszutauschen. In der Praxis nutzten die in das URB-AL-Programm involvierten Mitarbeiter der CRICIUMATRANS dieses Kommunikationsmittel jedoch nur äußerst selten zur Kontaktaufnahme mit Projektkoordinatoren oder anderen Partnern im Ausland. Der Grund hierfür liegt insbesondere in den vergleichsweise hohen Kosten für Telefonate nach Europa und auch in andere Länder Lateinamerikas. Hinzu kommen neben den Kosten rein praktische und sprachliche Barrieren, die eine alltägliche Nutzung des Telefons als Kommunikationsmedium innerhalb des transnationalen Städtenetzwerks behindern: So ist ein Nachteil des Tele-

fons, dass wegen der Zeitverschiebung nur geringe Überschneidungen der regulären Arbeitszeiten gegeben sind und in der Regel mehrere Versuche nötig sind, um den gewünschten Gesprächspartner zu erreichen. Außerdem fällt die Kommunikation in einer fremden Sprache am Telefon schwerer als bei *face-to-face*-Konversation oder per E-Mail.¹

e) Räumliche Entfernung zu Netzwerkpartnern

Persönliche Begegnungen zwischen Fachleuten im Rahmen transnationaler Städtenetzwerkkooperation sind das wirksamste Instrument, um dynamische Austauschprozesse zwischen Stadtverwaltungen unterschiedlicher Länder anzustoßen. Elektronische Kommunikationsmedien wie Telefon, Fax oder E-Mail können allenfalls helfen, die persönlich aufgebauten Kontakte weiter zu pflegen und, insbesondere über das Internet, ein gewisses Maß an Informationsaustausch aufrechtzuerhalten. Daher bleibt auch im modernen Informationszeitalter der Informationswiderstand der räumlichen Entfernung zwischen den Netzwerkpartnern an der transnational-lokalen Schnittstelle bestehen. Persönliche Begegnungen bedeuten für internationale Partner einen großen finanziellen, zeitlichen und organisatorischen Aufwand, der demnach trotz der Verfügbarkeit moderner Transporttechnologien einen gewissen Raumwiderstand für die transnationale Städtenetzwerkkooperation darstellt. Wenn die Pflege persönlicher Kontakte im Rahmen von Projekttreffen oder sonstigen Begegnungen nicht mehr möglich ist, muss davon ausgegangen werden, dass sich die Verbindungen zwischen den kommunalen Verkehrsexperten mittelfristig wieder auflösen.

f) Mangelnde Ressourcen zur lokalen Umsetzung von Best Practice-Beispielen

Gewisse technisch anspruchsvolle Lösungen des Verkehrsmanagements, die in einigen europäischen Mitgliedsstädten bereits erfolgreich angewendet werden, wie etwa intelligente Verkehrsleitsysteme oder Parkraummanagement, konnten zwar vom Netzwerkmitglied Criciúma im Rahmen der URB-AL-Kooperation kennen gelernt werden, ihre lokalen Umsetzungsmöglichkeiten bleiben aber längerfristig sehr beschränkt aufgrund mangelnder finanzieller, personeller und technischer Ressourcen. Die Stadtverwaltung Criciúmas verfügt als relativ wohlhabendes Industrie- und Dienstleistungszentrum im Süden Brasiliens noch über eine vergleichsweise gute Ressourcenausstattung. Deshalb konnten zumindest einfachere Maßnahmen, die durch die transnationalen Austauschprozesse vorbereitet worden waren, auch ohne externe Fördermittel lokal umgesetzt werden. In ärmeren Regionen Brasiliens bzw. Lateinamerikas stellt der Ressourcenmangel jedoch eines der Haupthindernisse für die kommunalpolitische Umsetzung innovativer Impulse aus der transnationalen Städtenetzwerkkooperation dar.²

¹ Diese Aussagen stützen sich neben Erhebungen im Rahmen der Fallstudie auch auf die Ergebnisse der leitfadengestützten Experteninterviews mit Projektkoordinatoren: Dr. Dorothea Frank (30.06.2005), Robert Pressl (04.07.2005) und Manfred Kreisner (04.07.2005)

² Bei der offenen Frage 16 der Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“, die sich an alle Teilnehmer der gemeinsamen Projekte des Netzwerks Nr. 8 richtete, wurde der Mangel an finanziellen Ressourcen an zweiter Stelle von insgesamt 18 Problemen genannt, die die lokale Umsetzung der Projektergebnisse behindern (19 Nennungen; davon 16 von lateinamerikanischen Partnern, 3 von europäischen).

g) Arbeitsüberlastung und Desorganisation

Im Rahmen des geringen Budgets, insbesondere der URB-AL-Projekte vom A-Typ, kann nur beim Projektkoordinator zusätzliche Arbeitskapazität finanziert werden, so dass die Projektpartnerstädte die zu erfüllenden Aufgaben fest angestellten Mitarbeitern übertragen müssen, die schon zuvor mit ihren originären Aufgaben ausgelastet waren. Einfacher gestaltet sich die Situation, wenn sich die im Rahmen des Projekts zu erbringenden Leistungen mit aktuell anstehenden Aufgaben der jeweiligen Mitgliedsstadt decken, für die ausreichend personelle Kapazitäten bereitgestellt werden. Wo aber zusätzliche Pflichten anfallen, entscheidet das persönliche Engagement des betroffenen Mitarbeiters und die Prioritätensetzung des Managements, ob und in welchem Umfang Entwicklungsimpulse aus der transnationalen Informationssphäre lokal aufgenommen, angepasst, umgesetzt und weitergegeben werden. In der Gegenrichtung des Informationsflusses wirkt sich Arbeitsüberlastung als Informationswiderstand in der Regel noch stärker aus: Gerade für Mitgliedsstädte mit einem größeren Bedarf an Know-how-Transfer ist das Interesse geringer, andere Partner mit dem eigenen Erfahrungswissen zu unterstützen, als dasjenige anderer Netzwerkmitglieder für die eigenen Zwecke zu nutzen und kommunalpolitisch in Wert zu setzen. So kam etwa der Projektpartner CRICIUMATRANS mehrere Monate lang nicht seiner Verpflichtung nach, dem Koordinator eines A-Projekts die Beschreibung lokal entwickelter *Best Practice*-Beispiele zukommen zu lassen, die jedes Mitglied für die öffentlich zugängliche Datenbank auf der Projekthomepage zur Verfügung stellen sollte. Die seitens verschiedener Projektmanager zu beklagende Nichteinhaltung von Fristen für das Abliefern von Fachbeiträgen durch CRICIUMATRANS oder administrative Probleme, wie etwa das mehrmalige Übermitteln falscher Bankverbindungsdaten für die Überweisung von Projektmitteln, lassen sich jedoch nicht mehr nur durch Arbeitsüberlastung allein, sondern auch durch einen gewissen Grad an Desorganisation erklären. Auch diese kann sich zu einem, die beidseitige Durchlässigkeit der transnational-lokalen Schnittstellen behindernden Faktor entwickeln.

h) Unterschiede in der Verkehrskultur

Der Bürgermeister Criciúmas und die Generaldirektorin der CRICIUMATRANS beschrieben die unterschiedliche Verkehrskultur Brasiliens als Informationswiderstand, der die Übernahme innovativer europäischer *Best Practice*-Beispiele, insbesondere im Bereich der Verkehrsberuhigung und des nichtmotorisierten Verkehrs, über die transnational-lokalen Schnittstellen hinweg erschwerte.¹ Was in Europa einen jahrzehntelangen Prozess bedeutete, der vielerorts noch nicht abgeschlossen ist, erlangt in Brasilien erst langsam breitere Akzeptanz: So etwa, dass Fußgängerzonen zwar punktuell die Mobilität des Individualverkehrs verringern, aber trotzdem längerfristig der Bevölkerung und dem Einzelhandel nutzen. Im kommunalpolitischen Diskurs Criciúmas und in der öffentlichen Meinung der ortsansässigen Bevölkerung stößt die Priorisierung restriktiver Formen der Mobilitätssteuerung häufig noch auf größeren Widerstand. Einerseits erschwert die noch stärker Automobil-fixierte Grundeinstellung zu Verkehrsfragen in Criciúma die Umsetzung alternativer Mobilitätskonzepte, gleichzeitig stellt aber auch das URB-AL-Programm die wirksamste Ressource dar, diese Vorurteile zu über-

¹ Experteninterview mit Bürgermeister Décio Gómes Góes vom 06.10.2004 und mit der Generaldirektorin der CRICIUMATRANS, Natália Martins Gonçalves, vom 30.09.2004.

winden. Wenn in der Argumentation auf die beispielgebende Umsetzung in europäischen Städten verwiesen werden kann, gewinnen die sonst als unbequem wahrgenommenen Lösungen an Akzeptanz.

5.4.3.2 Informationswiderstand: Die organisationsinterne Schnittstelle innerhalb der Kommunalverwaltung Criciúmas

Häufig ist nur eine einzige Person aus einer Stadtverwaltung in die transnationalen Austauschprozesse eines Städtenetzwerks einbezogen. Damit hängt die lokale Wirksamkeit der Entwicklungsimpulse von der Bereitschaft und Fähigkeit dieses einen „Brückenkopfs“ ab, das persönlich aufgenommene Know-how auch an weitere betroffene Mitarbeiter weiterzugeben und so institutionell dauerhafter zu verankern (vgl. hierzu auch KEINER & KIM 2006, S. 14). Auch ist es die Aufgabe dieser Person, über die entsprechenden politischen Entscheidungsträger die erhaltenen Impulse entwicklungsförderlich in kommunale Entscheidungsprozesse und das lokale institutionelle Handeln einzubringen. Neben dem internen Transfer von Informationen und Impulsen muss über die *organisationsinterne Schnittstelle zwischen dem Brückenkopf* transnationaler Kooperationsprozesse *und den übrigen Mitarbeitern und Organisationseinheiten des Netzwerkmitglieds* auch immer ein Prozess der Diversifizierung der personellen Basis stattfinden, die für die Pflege der transnationalen Netzwerkkontakte zuständig ist, um das Risiko des Abbruchs der Kooperationsbeziehungen im Falle eines politischen Wechsels zu minimieren. Die organisationsinterne Übertragung von Verantwortung für die transnationale Netzwerkkoooperation und die Ausbreitung der URB-AL-Städtevernetzung auf weitere Themen und Ämter der Kommunalverwaltung Criciúmas wurde durch die folgenden Einflussgrößen behindert:

- a) Mangelnde Vertrautheit kommunaler Angestellter mit internationaler Kooperation;
- b) Mangelnde Motivation städtischer Ämter für internationale Zusammenarbeit.

a) Mangelnde Vertrautheit kommunaler Angestellter mit internationaler Kooperation

Die Einbindung weiterer Mitarbeiter der CRICIUMATRANS in die eigenverantwortliche Teilnahme an den laufenden URB-AL-Projekten – einschließlich der anfallenden Arbeiten wie etwa Präsentationen bei transnationalen Arbeitstreffen, Kontaktpflege, Verfassen von Berichten etc. – gestaltete sich als schwieriger und langwieriger Prozess. Keiner der Mitarbeiter hatte vor dem URB-AL-Programm in irgendeiner Form internationale Kooperations- oder auch nur Reiseerfahrungen sammeln können. Für sehr stark lokal orientierte und auf ihr klassisches kommunales Aufgabengebiet fixierte Mitarbeiter besteht in der Regel eine relativ große Hemmschwelle gegenüber Auslandsreisen und dem Austausch mit Fachleuten aus anderen Ländern. Das Heranführen der Mitarbeiter einer Stadtverwaltung an dieses Arbeitsfeld stellt einen Prozess dar, der aktiv eingeleitet werden muss, um durch eine breitere Basis der Kontakte eine größere Stabilität der Beziehungen bei politischen und personellen Wechseln zu erzielen.

b) Mangelnde Motivation städtischer Ämter für internationale Zusammenarbeit

Durch die Generaldirektorin der CRICIUMATRANS waren Informationen über die fünf neu gegründeten Städtenetzwerke der zweiten Phase des URB-AL-Programms an die thematisch betroffenen *Secretarias* der Stadtverwaltung weitergegeben worden. Die betreffenden Ämterchefs unternahmen jedoch keine konkreten Schritte, um die Stadt Criciúma in weitere thematische Städtenetzwerke zu integrieren. Die „*Secretaria de Desenvolvimento Social*“, die über das von São Paulo koordinierte Netzwerk „Kampf gegen die städtische Armut“ informiert worden war, gab Arbeitsüberlastung als Hindernis für die Beteiligung an dem Städtenetzwerk an. Mit der Internationalisierung des bisher ausschließlich innerhalb der eigenen Gemeindegrenzen liegenden Aufgabenbereichs ist aber auch die Herausforderung verbunden, die eigenen lokalen Leistungen mit denen internationaler Städte offen zu messen und bisher gepflegte Standards des kommunalen Managements zu hinterfragen

5.4.3.2.3 Informationswiderstand: Die Schnittstelle zwischen der Kommunalverwaltung und den lokalen Partnern

Die Durchlässigkeit der lokalen Schnittstelle zwischen der in transnationale Kooperationsprozesse eingebundenen Stadtverwaltung einerseits und den lokalen zivilgesellschaftlichen Akteuren sowie den Nachbargemeinden im Umland andererseits ist entscheidend für die räumlich und gesellschaftlich ausgleichende Wirksamkeit transnationaler Städtenetzwerkkooperation im konkreten Entwicklungsgeschehen. Erst die Weitergabe von Informationen und Entwicklungsimpulsen durch das geförderte Netzwerkmitglied sorgt dafür, dass Polarisierungstendenzen gegenüber nicht integrierten Akteuren, wie etwa kleineren Gemeinden im Umland, ausgeglichen werden und somit das Instrument der Städtenetzwerkkooperation seine räumlich ausgleichende Wirksamkeit entfalten kann. Auf folgende Widerstände stießen die Bemühungen des Netzwerkmitglieds, die im URB-AL-Programm erfahrene wechselseitig unterstützende Vernetzung auch auf die lokale Ebene zu übertragen und selbst bezogene Entwicklungsimpulse und Informationen vor Ort weiterzugeben und in Wert zu setzen:

- a) Schwierige Kommunizierbarkeit der komplexen URB-AL-Kooperationsaktivitäten;
- b) Parteipolitische Gräben.

a) Schwierige Kommunizierbarkeit der komplexen URB-AL-Kooperationsaktivitäten

Sowohl im Hinblick auf die allgemeine Bevölkerung als auch auf die zivilgesellschaftlichen Organisationen und sonstigen lokalen Partner in Criciúma musste festgestellt werden, dass die komplexen Kooperationsaktivitäten, die dem URB-AL-Programm zugrunde liegen, nur schwer vermittelbar sind. Bei Experteninterviews mit Vertretern der Zivilgesellschaft bestätigte sich die Einschätzung der Generaldirektorin und der PR-Beauftragten der CRICIUMATRANS, dass die Information über die Beteiligung Criciúmas am URB-AL-Programm nur diffus als eine Art „internationales Kooperationsabkommen“ im Bewusstsein

der angesprochenen zivilgesellschaftlichen Akteure und der Bevölkerung haften bleibt.¹ Die Tatsache, dass das URB-AL-Programm nach sechs Jahren Laufzeit bereits das vierte unterschiedliche Logo verwendete, erschwerte zusätzlich die Verankerung der „Marke“ der euro-lateinamerikanischen URB-AL-Städtenetzwerke im Bewusstsein der lokalen Bevölkerung und der relevanten Akteure vor Ort.² Gerade diese aber und die allgemeine Wertschätzung der transnationalen Städtenetzwerkkontakte Criciúmas seitens der Bürger erlangt in dem Moment eine tragende Bedeutung, in dem die Kommunalregierung wechselt und es die Aufgabe der zivilgesellschaftlichen Akteure sein sollte, die internationale Kontaktpflege und die im Zuge der Netzwerkkooperation erzielten Fortschritte auch von der Nachfolgeverwaltung einzufordern. Nur eine Zivilgesellschaft, die sich des Wertes der Städtenetzwerkkooperation für ihre Anliegen vor Ort bewusst ist, wird bereit sein, sich für die Fortsetzung der einmal aufgebauten Vernetzungsbeziehungen einzusetzen.

b) Parteipolitische Gräben

Sowohl der Bürgermeister Criciúmas (PT) als auch die Generaldirektorin der CRICIUMATRANS (parteilos) legten – unabhängig von parteipolitischen Allianzen bzw. Gräben – Wert auf den Aufbau sachlich orientierter Kooperationsbeziehungen zu den Gemeinden im Umland. Dabei mussten jedoch größere Widerstände überwunden werden, da sowohl die Unternehmer als auch die Medienlandschaft stark mit dem zuvor in Criciúma traditionell dominanten konservativen Parteienspektrum verquickt sind. Im Hinblick auf die interkommunale Zusammenarbeit für eine verstärkte Integration der städtischen Verkehrspolitik in der *Região Carbonífera* konnten bereits erste Erfolge verzeichnet werden (s. Kap. 5.4.2.2). Die Hälfte der Kommunalverwaltungen der Region blieb aber zunächst bei einer ablehnenden Haltung gegenüber der Initiative des Regionalzentrums Criciúma, sich in Zukunft in der Planung und im Management des öffentlichen Nahverkehrs enger abzustimmen.

5.4.4 Nacherhebung: Rechtsstaatliche Defizite als systemgefährdende Faktoren

Ein wichtiger Aspekt im Hinblick auf die lokale Wirkungsweise und Wirksamkeit transnationaler Städtenetzwerkkooperation ist die Dauerhaftigkeit der erzielten Ergebnisse und angestoßenen Prozesse. Aus diesem Grund wurde eine Nacherhebung zur *ex-post*-Evaluierung und Erfolgskontrolle durchgeführt, die auf acht telefonischen Expertenbefragungen in mehrmonatigen Abständen zwischen März 2005 und April 2006 beruhte.³ Um auch ohne einen erneuten Aufenthalt vor Ort ein möglichst objektives Bild von der lokalen Situation eineinhalb Jahre nach der Feldforschung wiedergeben zu können, wurden telefonische Interviews mit der frü-

¹ Expertengespräche mit Adriana Rocha (CRICIUMATRANS, 07.10.2004), Edilando de Moraes (ACIC, 05.10.2004), Valentín Fernández (Colégio Marista, 06.10.2004) und Mário Tiscoski (Expresso Coletivo Forquilha Ltda., 07.10.2004).

² So zieren Logos aus den verschiedenen Programmphasen die Informationsmedien der URB-AL-Projekte, wodurch der erwünschte Wiedererkennungseffekt für externe Betrachter verloren geht.

³ Expertengespräche mit Natália Martins Gonçalves (17.03.2005, 30.05.2005, 27.03.2006 u. 20.04.2006), Ruth Keller Vasconcelos do Nascimento (19.07.2005), Roberto Cabral (11.08.2005 u. 31.08.2005) und Cleide Adriana Vieira (20.04.2006).

heren Generaldirektorin der CRICIUMATRANS und mit drei verschiedenen Mitarbeitern durchgeführt. Letztere waren trotz zwischenzeitlich erfolgter mehrmaliger Führungswechsel innerhalb des Unternehmens nach wie vor für die kommunale Verkehrsgesellschaft tätig und für die noch laufenden URB-AL-Projekte zuständig.

Zeitgleich mit der Durchführung der Erhebungen für die Fallstudie hatte der amtierende Bürgermeister Criciúmas aufgrund seiner umfassenden Erfolge in der Modernisierung und Effizienzsteigerung der Stadterwaltung nach einem allgemein als fair, offen und sachlich bewerteten Wahlkampf bei den Kommunalwahlen am 03.10.2004 ein klares Mandat zur Fortsetzung seiner Arbeit erhalten. Mit dem Jahreswechsel 2004/2005 nahmen die Entwicklungen jedoch eine unerwartete Wendung, als der wiedergewählte Bürgermeister auf der Grundlage recht fadenscheinig anmutender Anschuldigungen im Zuge eines in rechtsstaatlicher Hinsicht äußerst fragwürdigen Eilverfahrens seines Amtes enthoben und stattdessen der Kandidat der Opposition vereidigt wurde.¹

Im Rahmen der Fallstudie ergab sich durch diese problematische Situation die Möglichkeit, die Untersuchungen unter einem neuen Vorzeichen fortzusetzen. Die unter positiven Rahmenbedingungen durch transnationale Städtenetzwerkkooperation lokal induzierten Entwicklungsimpulse und angestoßenen Maßnahmen wurden im Zuge der geschilderten Entwicklungen der maximal möglichen, besonders in der Realität lateinamerikanischer Kommunen jedoch häufig auftretenden Belastungsprobe eines Regierungswechsels ausgesetzt. Dieser hatte in Criciúma, wie in Lateinamerika allgemein üblich, eine weitgehende Auswechslung des Führungs- und teilweise auch des Verwaltungspersonals zur Folge. Die Generaldirektorin der kommunalen Verkehrsbetriebe CRICIUMATRANS war aufgrund ihrer fachlichen Kompetenzen und in den vergangenen Jahren erbrachten Leistungen in der Öffentlichkeit hoch angesehen und wurde deshalb vom neu eingesetzten Bürgermeister zunächst im Amt belassen. Dadurch konnte vorerst zumindest die transnationale Projektkooperation reibungslos fortgesetzt werden, auch wenn der lokale Umsetzungsprozess aufgrund mangelnden politischen Rückhalts unverzüglich ins Stocken geriet. Mitte März 2005, also nach nur zehn Wochen, wurde dann auch die Generaldirektorin aufgefordert, ihren Rücktritt zu erklären, nachdem sie sich öffentlich gegen eine Anweisung des gerichtlich eingesetzten Bürgermeisters zur unsachgemäßen Verwendung finanzieller Mittel der Verkehrsbetriebe gewendet hatte. Nun begann sich auch innerhalb der CRICIUMATRANS das Personalkarussell zu drehen: Im April 2006 hatte die Firma bereits den dritten neuen Generaldirektor, der wie seine beiden Vorgänger weder den entsprechenden Ausbildungshintergrund noch berufliche Erfahrungen im Ver-

¹ Wegen eines Wahlkampfliedes, in dem zufällig die Worte „*é feliz*“ aus dem Motto des lokalen Kulturfestes „*Festa das Etnias*“ vorkamen sowie wegen einer Fahne und drei Werbeheften der Partei des Bürgermeisters, die zum Beweis der unlauteren Ausnutzung von Wettbewerbsvorteilen als Amtsinhaber in öffentlich zugänglichen Bereichen kommunaler Gebäude fotografiert worden waren, wurde die Wiederwahl des Bürgermeisters Décio Gomes Góes (PT) am 09.12.2004 von der bundesstaatlichen Wahlaufsichtsbehörde annulliert. Bevor die Entscheidung in höchster Instanz vor dem *Supremo Tribunal Federal* überprüft werden konnte (was nach eineinhalb Jahren immer noch nicht geschehen ist), wurde der Bürgermeister seines Amtes enthoben und für drei Jahre für jegliche politischen Ämter gesperrt (Online-Ausgabe der regionalen Tageszeitung „*Tribuna do Dia*“, 11.12.2004; <http://www.tribunadodia.com.br/?pg=5&id=6191&classe=26>).

kehrsbereich vorweisen konnte. Von den Mitarbeitern, die in die URB-AL-Projektarbeit eingebunden waren, war nach eineinhalb Jahren die Hälfte ausgeschieden.

Dennoch schafften es die verbliebenen Mitarbeiter, die Beteiligung an den noch aktiven Projektnetzwerken – wenn auch mit einer stark reduzierten Interaktions- und Kommunikationsintensität – aufrechtzuerhalten.¹ Zu allen Projekttreffen wurden weiterhin Mitarbeiter entsendet (wenn auch teilweise nicht die fachlich direkt verantwortlichen) und an zwei transnationalen Arbeitstreffen nahm auch der neu eingesetzte Bürgermeister teil. Während die verbliebenen Mitarbeiter der CRICIUMATRANS angaben, von der neuen Geschäftsleitung weiterhin Unterstützung für die transnationalen Kooperationsaktivitäten zu bekommen, berichteten die Koordinatoren verschiedener Projekte von einem starken Einbruch hinsichtlich Kompetenz, Dynamik und Engagement des Projektpartners Criciúma und der zu den Arbeitstreffen entsandten Vertreter. So wurde die Stadt trotz ihrer zuvor äußerst aktiven Beteiligung an den A-Projekten CULTURA und *Bus Driver Training* seitens der Koordinatoren nicht zur Beteiligung an den entsprechenden, im April 2006 eingereichten B-Projekten eingeladen.

Hinsichtlich der Fortführung der durch die gemeinsamen Projekte initiierten Maßnahmen (s. Kap. 5.4.2.1) ergibt sich ein überwiegend negatives Bild. Die im Rahmen des VICOROSA-Projekts entwickelten und mit der Unterstützung eines umfangreichen lokalen Netzwerks durchgeführten Verkehrserziehungsmaßnahmen wurden weitestgehend und das Unfallstatistikprojekt vollständig eingestellt. Die Stelle des für den Aufbau und die Pflege der Datenbank eingestellten EDV-Spezialisten wurde umgewidmet und dem allgemeinen EDV-Bereich zugeordnet. Das mit zahlreichen lokalen Partnerinstitutionen aufgebaute sekundäre lokale Netzwerk für eine integrierte Datenerfassung wurde nicht weiter gepflegt. Im Zuge des bis November 2006 laufenden OROS-Projekts sollen die Verkehrserziehungskampagnen angeblich wieder aufgenommen und alternativ zum bisher entwickelten Ansatz das Modell der Unfallstatistik der früheren Projektpartnerstadt Santo André übernommen werden. Die im Rahmen des A-Projekts *Bus Driver Training* in Zusammenarbeit mit der ACTU geplante Initiierung einer standardisierten Busfahrschulung für die Lizenzunternehmen der städtischen Buslinien wurde nicht weiterverfolgt. Die im Rahmen des B-Projekts MOVIMAN angekündigte Schaffung einer Mobilitäts-Managerstelle aus eigenen Mitteln wurde bisher nicht verwirklicht. Das Infrastruktur-Großprojekt *Criciúma Circulando Melhor* wurde vollständig eingestellt, obwohl bereits verbindliche Zusagen für nationale Fördermittel vorgelegen hatten. Damit wurde auch die ursprünglich für Anfang 2005 geplante Umsetzung des Radwegebaus zur besseren Anbindung des Universitätsbezirks für unbestimmte Zeit ausgesetzt. Die in den vergangenen Jahren eingeleiteten ersten Schritte zur Anbahnung einer vertieften interkommunalen Zusammenarbeit im Verkehrsbereich in der *Região Carbonífera* wurden unter der neuen Kommunalregierung nicht fortgesetzt.

Es scheint, dass die sekundären lokalen Netzwerkstrukturen, die im Zusammenhang mit Impulsen aus dem URB-AL-Städtenetzwerk seitens der Stadtverwaltung Criciúmas in Form

¹ Experteninterviews mit den Projektkoordinatoren Robert Pressl vom 04.07.2005 und Dr. Dorothea Frank vom 30.06.2005.

vielfältiger lokaler Kooperationsbeziehungen mit den unterschiedlichsten Akteursgruppen aufgebaut worden waren, in der relativ frühen Phase noch in starkem Maße vom Faktor der politischen Kontinuität und der permanenten Anwesenheit der zentralen Protagonisten der Vernetzungsbemühungen abhingen. Denn offensichtlich waren weder die bereits vor dem politischen Bruch in die URB-AL-Projektarbeit involvierten Mitarbeiter der CRICIUMATRANS noch die zivilgesellschaftlichen Partner der sekundären lokalen Umsetzungsnetzwerke und auch nicht die politisch interessierte Öffentlichkeit in der Lage, von der Nachfolgeverwaltung wirksam die Wahrung der erzielten Fortschritte und aufgebauten Kooperationsbeziehungen einzufordern.

Dennoch sieht die ehemalige Generaldirektorin der CRICIUMATRANS rückblickend einen bleibenden Nutzen der einst intensiven Einbindung der Kommunalverwaltung in die transnationalen Austauschprozesse des Netzwerks Nr. 8 „Steuerung der urbanen Mobilität“. Durch die Beraterischen Inputs zahlreicher Experten aus anderen Städten des Netzwerks sei die rechtliche und organisatorische Struktur der kommunalen Verkehrsgesellschaft so solide und konsistent geworden, dass das Verkehrsmanagement allein aufgrund der institutionellen Struktur des planenden, steuernden und kontrollierenden öffentlichen Unternehmens erfolgreicher funktioniere als früher. Schließlich stellten auch die in gewissem Umfang erzielten Erfolge im *Capacity Building* sowie die Motivation der Mitarbeiter der CRICIUMATRANS zum Erlernen von Fremdsprachen einen bleibenden Nutzen für die Mitgliedsstadt dar – ungeachtet der Tatsache, ob die betreffenden Personen noch für die Kommunalverwaltung tätig sind oder ihre Kompetenzen bereits anderen Institutionen vor Ort zugutekommen.

5.4.5 Zusammenfassung der Determinanten für die lokale Wirksamkeit transnationaler Städtenetzwerkkooperation anhand des Fallbeispiels Criciúma

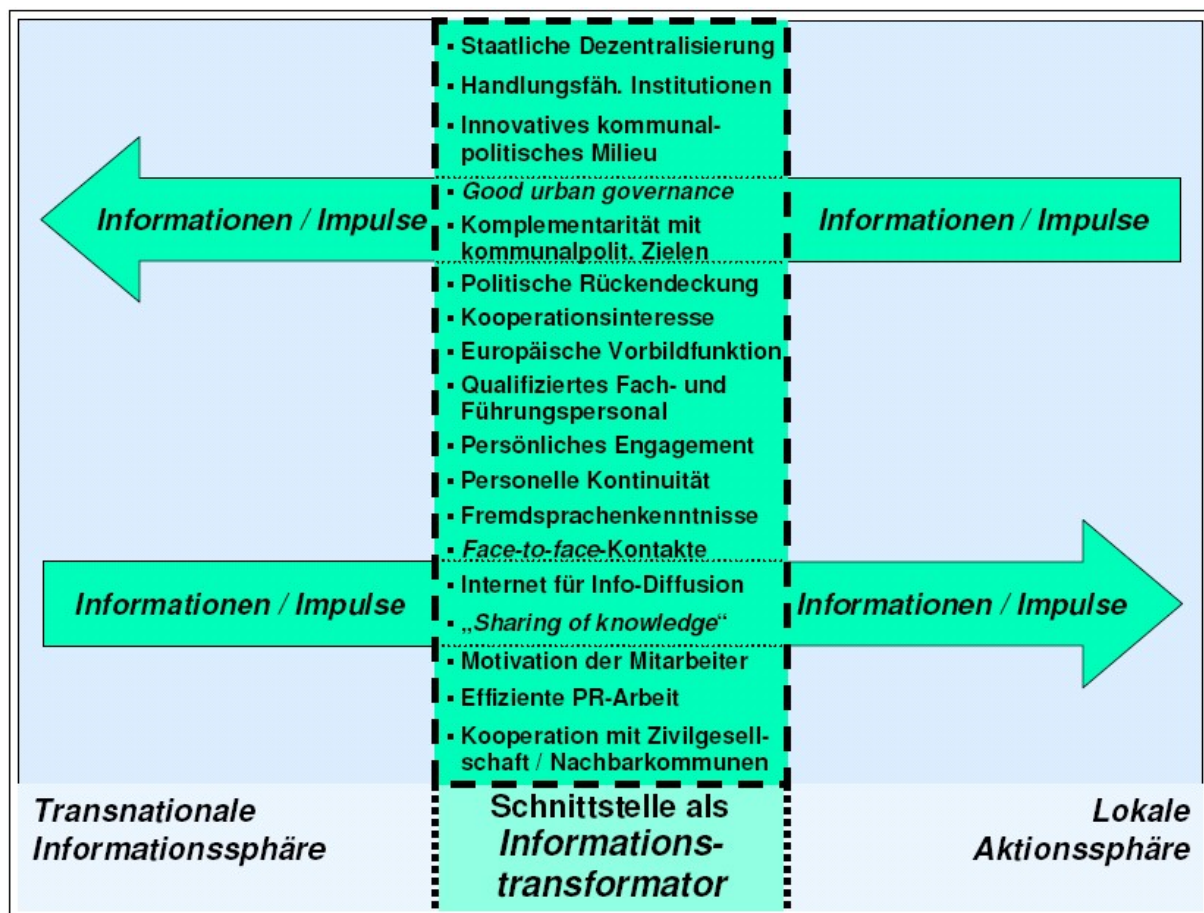
Die Projektzuschüsse im Rahmen des URB-AL-Programms sind – angesichts der Vielzahl von Partnern und der im städtischen Verkehrsbereich häufig sehr kostenintensiven Maßnahmen – sehr begrenzt. Je nach Projekttyp und Partnerzahl werden nur sehr geringe Beträge tatsächlich in die Mitgliedsstädte überwiesen, um dort eigene Umsetzungsmaßnahmen vor Ort zu fördern. Die seitens der Projektmitglieder effektiv aufgebrauchten Mittel und getätigten Investitionen – rechnet man alle Eigenleistungen und Kosten von Maßnahmen hinzu, die durch die Projektteilnahme angestoßen wurden – übertreffen die festgelegten 30% Eigenbeitrag zum Budget häufig bei weitem, im Falle einer engagierten Mitgliedsstadt wie Criciúma sogar um ein Vielfaches (vgl. hierzu auch DE GROOTE & CABALLEROS 2004, S. 24). Von einem geringen Budget der URB-AL-Projekte auf eine entsprechend begrenzte Wirkung vor Ort zu schließen, ist daher nicht grundsätzlich gerechtfertigt. In verschiedenen Bereichen ließ sich in Criciúma nachweisen, dass der Erfahrungs- und Know-how-Input aus dem URB-AL-Programm auch gänzlich außerhalb der Projektkooperation stehende Vorhaben mit einem erheblichen finanziellen Volumen und großer politischer Tragweite wirksam beeinflussen konnte. Durch die Berücksichtigung von Erfahrungen und Expertenwissen aus anderen Mit-

gliedsstädten wurden diese Entscheidungen und Investitionen hinsichtlich ihrer inhaltlichen Ausrichtung und konzeptionellen Fundierung optimiert bzw. „veredelt“. Für das Instrument der URB-AL-Städtenetzwerkkooperation lässt sich somit im Hinblick auf Criciúma bestätigen, was MORGAN (1997; zit. in HASSINK 2001, S. 222) über das Regionalentwicklungskonzept der „*learning regions*“ aussagt: Er betrachtet es als eine „*new generation of regional policy, which, compared to traditional regional policy, focuses on infostructure instead of infrastructure, on opening minds instead of opening roads* [...]“.

Zum Zeitpunkt der Durchführung der Erhebungen für die Fallstudie Ende 2004 lagen in Criciúma im lateinamerikaweiten Vergleich sehr positive Rahmenbedingungen für die erfolgreiche lokale Nutzung von Informationen und Entwicklungsimpulsen aus der transnationalen Städtenetzwerkkooperation vor. Nicht nur die relativ statischen Rahmenbedingungen wie etwa die konsequente Dezentralisierung Brasiliens oder das vergleichsweise hohe Entwicklungsniveau der Mittelstadt Criciúma im Süden Brasiliens – beides grundlegende Voraussetzung für erfolgreiche Eigenanstrengungen zur Lösung städtischer Probleme generell – trugen zur hervorragenden *Performance* Criciúmas als dynamischem Netzwerkknotenpunkt bei. Es konnten auch umfangreiche gezielte Strategien, Maßnahmen und Instrumente ausgemacht werden, mit deren Hilfe die Aufnahme von Inputs aus dem Städtenetzwerk intensiviert und die anschließende Umsetzung in kommunalpolitisches und institutionelles Handeln gefördert wurde. Zusammenfassend ließen sich am Fallbeispiel Criciúma folgende zentralen Faktoren ausmachen, die den Transfer von Informationen und Impulsen über die *Schnittstellen* vom transnationalen Städtenetzwerk bis in die kommunalpolitische Praxis und die Kooperationsverbindungen mit der lokalen Zivilgesellschaft hinein im Sinne eines *Informationstransformators* förderten (s. Abb. 69):

1. *Staatliche Dezentralisierungsmaßnahmen* zur Stärkung der Kommunen als gestaltende Akteure im lokalen Entwicklungsprozess;
2. *Handlungsfähige Institutionen* mit einer klaren Organisationsstruktur und Kompetenzregelung sowie ausreichender finanzieller Autonomie zur Durchführung von Maßnahmen;
3. *Innovatives kommunalpolitisches Milieu* mit Offenheit für neuartige Lösungsstrategien für kommunale Probleme;
4. *Good urban governance* im Sinne transparenten, effizienten Verwaltungshandelns und einer demokratisch-partizipativen Regierungsführung;
5. *Komplementarität der Anliegen* der transnationalen Netzwerkkoperation mit kommunalpolitischen Zielen im Bereich Internationalisierung und nachhaltige Entwicklung;
6. *Politische Rückendeckung* für die Übernahme innovativer Entwicklungsimpulse aus der Städtenetzwerkkooperation und das Einbringen in das lokale Verwaltungshandeln;
7. *Interesse* kommunalpolitischer Schlüsselpersonen an einer *internationalen Öffnung* der Verwaltung und an *interkommunaler Kooperation*;
8. *Vorbildfunktion* insbesondere *europäischer Städte*, die innovative Lösungsstrategien für nachhaltiges Verkehrsmanagement bereits erprobt und umgesetzt haben;
9. *Qualifiziertes Fach- und Führungspersonal* für eine effiziente fachliche und strategische Steuerung der transnationalen Kooperations- und lokalen Umsetzungsprozesse;

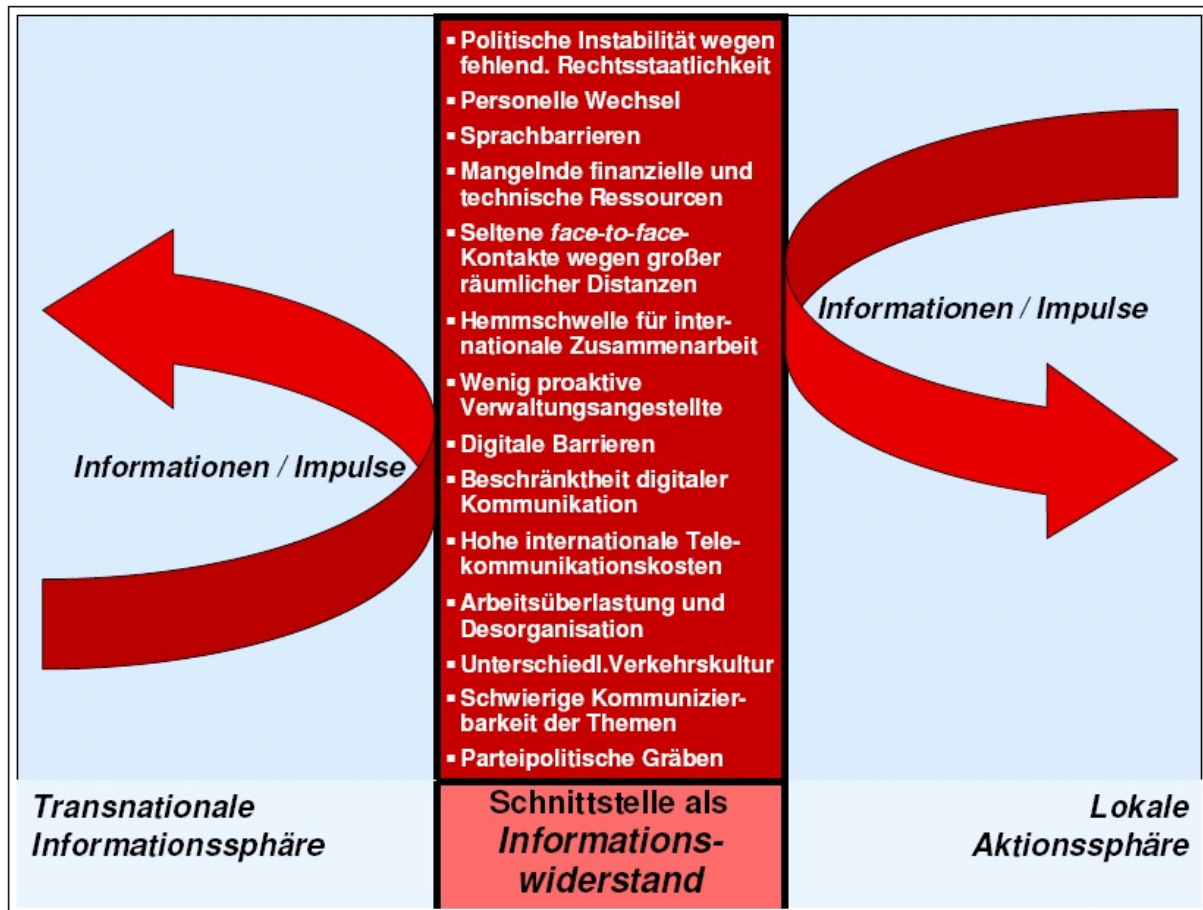
10. **Persönliches Engagement** des „Brückenkopfs“ für einen dynamischen transnationalen Austausch und eine weitreichende Umsetzung auf der Basis lokaler Vernetzung;
11. **Personelle Kontinuität** der Schlüsselpersonen und ihre langfristige Absicherung durch die Verbreiterung der lokalen personellen Basis für externe Kooperation;
12. **Fremdsprachenkenntnisse** der Schlüsselpersonen des transnationalen Austauschprozesses und der langfristige Aufbau von Sprachkompetenzen im übrigen Mitarbeiterstab;
13. **Face-to-face-Kontakte** als wirkungsvollste Form der Übertragung von *tacit knowledge*, zum Kennenlernen von Praxisbeispielen und zur Motivation für die lokale Umsetzung;
14. **Internet** für schnelle und kostengünstige Diffusion fachlicher Informationen, unabhängig von der Anzahl der Netzwerkmitglieder und der räumlichen Distanzen;
15. **Kultur des „sharing of knowledge“** für eine organisationsinterne und die lokalen zivilgesellschaftlichen Partner betreffende Weitergabe von Informationen und Impulsen;
16. **Motivation der Mitarbeiter** zu Fremdsprachenerwerb und Fortbildung durch eine eigenverantwortliche Einbindung in die transnationalen Kooperationsprozesse;
17. **Effiziente PR-Arbeit** zur Förderung eines starken öffentlichen und politischen Bewusstseins für transnationale Kooperation und lokale Umsetzungsmaßnahmen;
18. **Bereitschaft zur kooperativen Nutzung und Umsetzung** von Entwicklungsimpulsen mit örtlichen zivilgesellschaftlichen Institutionen und Nachbarkommunen in der Region.



Quelle: Verändert nach ROTHFUSS 2006a, S. 169

Abb. 69: Die Schnittstellen im Kooperationssystem als Informationstransformator

Im Rahmen der Fallstudie Criciúma konnten auch negative Einflussgrößen ausgemacht werden, die dazu führten, dass die Dynamik und auch Dauerhaftigkeit des Transfers von Entwicklungsimpulsen sowie deren lokale Inwertsetzung begrenzt wurden. Im Folgenden werden die wichtigsten Faktoren zusammengefasst, die die *Schnittstellen* des Kooperationssystems in gewisser Hinsicht zu einem *Informationswiderstand* werden ließen (s. Abb. 70):



Quelle: Verändert nach ROTHFUSS 2006a, S. 169

Abb. 70: Die Schnittstellen im Kooperationssystem als Informationswiderstand

1. *Mangelnde Fremdsprachenkenntnisse* erschwerten die Kommunikation mit anderen Netzwerkpartnern und behinderten die interne Dezentralisierung der Netzwerkkontakte;
2. *Geringe Projektbudgets* und der *Mangel an eigenen finanziellen und technischen Ressourcen* erschwerte die lokale Implementierung anspruchsvoller *Best Practice*-Beispiele;
3. Aufgrund *großer räumlicher Distanzen* waren *face-to-face*-Kontakte sowie der transnationale Austausch und die Integration innerhalb des Netzwerks begrenzt;
4. Bei einigen Mitarbeitern und Ämtern der Kommunalverwaltung bestand eine große *Hemmschwelle* gegenüber der Integration in *transnationale Kooperationsprozesse*;
5. Die *wenig proaktive Haltung* vieler Verwaltungsangestellter behinderte die Dezentralisierung der Zuständigkeit für die Netzwerkkontakte und Austauschprozesse;
6. Die behelfsmäßige Nutzung von Web-Mail-Adressen für die E-Mail-Kommunikation und das Fehlen einer Homepage für lokale *Publicity* stellte eine *digitale Barriere* dar;

7. Die *digitalen Kommunikationsmedien* stellten sich als wenig geeignet dar, um umsetzungsrelevantes *tacit knowledge* zu übertragen und persönliche Kontakte zu pflegen;
8. Die *hohen Kosten für internationale Telefonate* schränkten die Nutzungsmöglichkeiten dieses Mediums im Rahmen der transnationalen Städtenetzwerkkooperation stark ein;
9. Das Problem der *Arbeitsüberlastung* mit originären Aufgaben und der *Desorganisation* erschwerten u.a. die dynamische Rückspeisung eigener Inputs in das Städtenetzwerk;
10. Die *unterschiedliche Verkehrskultur* erschwerte die Akzeptanz nachhaltiger Verkehrslösungen, die eine Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs bedeuten würden;
11. Die *schwierige Kommunizierbarkeit* des komplexen Themas der transnationalen Städtenetzwerkkooperation erschwerte seine Verankerung im Bewusstsein der Bevölkerung;
12. *Parteipolitische Gräben* erschwerten die Bildung von *Public Private Partnerships* vor Ort und die Integration kommunaler Verkehrspolitik auf regionaler Ebene;
13. In einem rechtsstaatlich zweifelhaften Verfahren wurde die *politische Kontinuität gebrochen* und der Gesamtprozess der lokalen Umsetzung setzte weitgehend aus;
14. Der politische Bruch zog *personelle Wechsel* in den Schlüsselpositionen der URB-AL-Kooperation nach sich, womit die Dynamik des transnationalen Austauschs und der lokalen Implementierung weitgehend gestoppt wurden.

Da aufgrund des spezifischen Entwicklungsleitbilds der Kommunalverwaltung Criciúmas zum Zeitpunkt der Durchführung der Fallstudie die grundsätzliche Bereitschaft zur engen Zusammenarbeit mit der lokalen Zivilgesellschaft gegeben war, konnten beachtliche Erfolge im Aufbau sekundärer lokaler Netzwerke festgestellt werden. Diese konnten in einen direkten Zusammenhang mit der Einbindung der CRICIUMATRANS in die transnationalen Kooperationsaktivitäten des URB-AL-Netzwerks Nr. 8 und den daraus entstandenen Entwicklungsimpulsen gebracht werden. Die Tatsache, dass diese lokalen Vernetzungsaktivitäten zwar weitgehend aus den Impulsen transnationaler Städtenetzwerkkooperation hervorgegangen waren, jedoch hinsichtlich der Umsetzung überwiegend auf eigene Initiative und aus eigener finanzieller Anstrengung der Stadtverwaltung Criciúmas und ihrer Verkehrsbetriebe erfolgten, lassen die erzielten Fortschritte weniger als systemische Leistung des URB-AL-Instruments erscheinen, sondern vielmehr als die persönliche Leistung einzelner Schlüsselakteure und damit auch als eine sehr stark vom Fortbestand der günstigen lokalpolitischen Rahmenbedingungen abhängige Errungenschaft. Das Fehlen eines programmseitigen Konzepts, wie die intensivere Zusammenarbeit der transnational vernetzten Stadtverwaltungen mit der örtlichen Zivilgesellschaft einerseits wirkungsvoller eingefordert, andererseits aber auch konsequenter finanziell gefördert und fachlich begleitet werden könnte, bedeutet, dass die in Criciúma festgestellten Prozesse eher als Ausnahmeerfolg gewertet werden müssen, der in diesem Ausmaß sicherlich nur von den wenigsten der übrigen projektbeteiligten Mitgliedsstädte erzielt werden konnte.¹

¹ So gaben im Rahmen der Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“ 39% der Teilnehmer aus lateinamerikanischen Stadtverwaltungen an, infolge der URB-AL-Aktivitäten keine neuen Kontakte mit der örtlichen Zivilgesellschaft aufgebaut zu haben (EU-Städte: 48%). In Bezug auf die Zusammenarbeit mit Kommunalverwaltungen im Umland verneinten sogar 61% der lateinamerikanischen und 71% der europäischen Projektteilnehmer aus den Mitgliedsstädten des Netzwerks Nr. 8 die Frage nach neu angestoßenen Kooperationsbeziehungen.

5.5 Verbesserungsvorschläge für die URB-AL-Städtenetzwerke

„[...] si se considera el éxito del Programa europeo URB-AL, directamente orientado a las colectividades locales de las dos regiones, hay que reconocer que actualmente no existe equivalente en los demás proveedores de fondos. Por eso es urgente que el conjunto de los resultados cuantitativos y cualitativos de este Programa se capitalicen y difundan ampliamente, para convertirse en un instrumento adecuado ‘para hacer una cooperación diferente’.“¹

VIRAPATIRIN 2004, S. 115

Auch wenn durch die empirischen Erhebungen der vorliegenden Arbeit zahlreiche Schwachstellen des URB-AL-Programms aufgezeigt werden konnten, so muss doch würdigend angemerkt werden, dass die EU-Kommission mit dem Instrument der transnationalen Städtenetzwerkkooperation ihr Methodenrepertoire der Entwicklungszusammenarbeit um einen innovativen Ansatz erweitert hat und dass eine erste schrittweise Verbesserung der Konzeption mit dem Übergang zur zweiten Programmphase bereits stattgefunden hat. Auch wenn die EU-Kommission bereits gegenüber den Netzwerkkoordinatoren verlauten ließ, dass die Förderung der URB-AL-Städtenetzwerke nicht fortgesetzt werden wird (vgl. ROTHFUSS 2006a, S. 172), so sollen hier doch einige Anpassungsmaßnahmen skizziert werden, deren Umsetzung aus der Perspektive der vorliegenden empirischen Ergebnisse eine weitere Verbesserung der *Performance* der Städtenetzwerke bewirken könnte.

Verbesserung der allgemeinen Programmsteuerung

Grundlegend für eine Verbesserung der Wirksamkeit der URB-AL-Städtenetzwerke wäre zunächst eine Anpassung des Programmbudgets an den enormen Umfang der Partner und die ambitionierten Ziele. Eine weitere **Verdreifachung des Fördervolumens** gegenüber der Phase URB-AL II sollte als Untergrenze betrachtet werden, um unter anderem die Einbindung von weit mehr Partnern in Projekte mit einer darüber hinaus stärkeren Umsetzungsorientierung zu ermöglichen. Die Effizienz des Einsatzes von Fördermitteln könnte dadurch erhöht werden, dass bei der Mittelvergabe nach einem **zweistufigen Auswahlverfahren** vorgegangen wird: In einer ersten Stufe müssten sich die Mitgliedsstädte hinsichtlich der *Performance* im Projekt und *Commitment* in der lokalen Inwertsetzung der Ergebnisse bewähren, um in einer zweiten Stufe Zugang zu höheren Fördersummen zu erhalten, die auch umfangreichere Umsetzungsmaßnahmen ermöglichen. Darüber hinaus sollten aufgrund vorhandener Evaluierungs- und Forschungsergebnisse für das Gesamtprogramm Zielindikatoren definiert werden, die eine **permanente Wirkungskontrolle** der Maßnahmen und damit rechtzeitig gegensteuerndes Eingreifen ermöglichen, sofern absehbar ist, dass Programmziele nicht erreicht werden können.

Auf der operativen Ebene des URB-AL-Programms sollten die Koordinationsteams der unterschiedlichen thematischen Netzwerke mit **technischem Unterstützungspersonal für die Pro-**

¹ „[...] wenn man den Erfolg des europäischen URB-AL-Programms in Betracht zieht, das sich direkt an die Kommunalverwaltungen der beiden Regionen wendet, muss zugestanden werden, dass es momentan kein vergleichbares Programm irgendeiner anderen Förderinstitution gibt. Deshalb ist es dringend notwendig, die quantitativen und qualitativen Ergebnisse dieses Programms in Wert zu setzen und weit zu verbreiten, damit es sich zu einem geeigneten Instrument ‚für eine andere Form der Entwicklungszusammenarbeit‘ entwickelt.“ (Übers. d. Verf.)

jektentwicklung und -durchführung aufgestockt werden. Damit könnten sie eine aktivere Rolle in der Entwicklung hochwertiger Projektkonzepte und ihrer Betreuung in der Implementierungsphase sowie bei den Aufgaben der Verbreitung der Ergebnisse übernehmen. Des Weiteren müssten die seit 2001 im Zuge der Dezentralisierung der Abwicklung der EU-Außenhilfe in den Empfängerländern personell stark aufgestockten **EU-Delegationen** (vgl. EU-KOMMISSION 2006d, S.18) eine proaktive Rolle in der Synergieerzeugung zwischen unterschiedlichen Maßnahmen der Entwicklungszusammenarbeit der EU und ihrer Mitgliedstaaten in der jeweiligen Region einnehmen.

Sicherung einer räumlich ausgeglichenen Vernetzung

Im Hinblick auf die nach zehn Jahren Programmlaufzeit festzustellenden **Diskrepanzen in der räumlichen Vernetzungsdichte** gewisser Regionen und Staaten sollten die Förderkonditionen des URB-AL-Programms einer grundlegenden Revision unterzogen werden. Zugangsbarrieren hinsichtlich der Beteiligung an der interregionalen Vernetzungsinitiative, die auf die Landessprache, den Entwicklungsstand der betroffenen Region, die Stadtgröße und die damit verbundene Ressourcenausstattung der Partner zurückzuführen sind, sollten als Richtschnur dienen für eine zukünftige Differenzierung der Förderinstrumente.

Da die wichtigsten **Zugangsbarrieren zur transnationalen Netzwerkkooperation** bekannt sind (s. Kap. 5.2.5), sollte eine entsprechende räumliche Schwerpunktbildung etwa bei der Durchführung programmbezogener Informations- und Schulungsveranstaltungen zur Akquirierung zusätzlicher Partner sowie zur Vorbereitung auf die administrativen und organisatorischen Aufgaben des Projektmanagements umgesetzt werden. Was die stark asymmetrische Stadtgrößenstruktur der Netzwerkmitglieder angeht, so wäre etwa die Bekanntmachung der URB-AL-Netzwerke über Kommunikationskanäle, die auch Kleinstädte erreichen, und die Bezuschussung der Teilnahme von Kleinstadtvertretern an den jährlichen Netzwerktreffen sowie ihre gezielte fachliche und finanzielle Unterstützung bei der Beantragung und dem Management der gemeinsamen Projekte erstrebenswert.

Sicherung einer dauerhaften Netzwerkkooperation

Die im Rahmen transnationaler Städtekooperation erstellten Produkte und erbrachten Leistungen sind zu einem nicht unbedeutenden Teil dem Bereich der „**öffentlichen Güter**“ zuzuordnen, die direkt dem globalen Gemeinwohl im Hinblick auf Ziele der Entwicklungszusammenarbeit und der Völkerverständigung sowie der damit verbundenen langfristigen Friedenssicherung dienen (vgl. CALDAS et al. 2003, S. 2 u. DERENBACH 2006, S. 43ff.). Da diese Aufgaben nicht im originären und gesetzlich definierten Kompetenzbereich von Kommunalverwaltungen liegen (vgl. DE GROOTE & CABALLEROS 2004, S. 51), für den sie ihren Bürgern angesichts knapper kommunaler Finanzmittel rechenschaftspflichtig sind und ein bedeutender Teil des Kooperationsnutzens der internationalen Gemeinschaft zugutekommt, sollten transnationale Städtenetzwerke von einer dauerhaften Grundförderung seitens übergeordneter staatlicher Ebenen getragen werden.

Um zu vermeiden, dass thematische Netzwerke von Auflösung bedroht werden, weil die Koordinatorenstadt nicht bereit bzw. in der Lage ist, ihre Funktion nach dem Ende der EU-Förderung aus eigenem Engagement aufrechtzuerhalten, wäre es ratsam, diese zentrale Vernetzungsaufgabe doppelt abzusichern: Wie im Falle des URB-AL-Dokumentationszentrums CDPU und des Observatoriums für Dezentrale Kooperation OCD (s. Kap. 2.4.2) sollte die **Koordinationsaufgabe** nur an **euro-lateinamerikanische Konsortien** vergeben werden. Wenn eine Stadt ausfällt, gäbe es eine Ko-Koordinatorenstadt, die bereits über alle nötigen Erfahrungen, Informationen, Kontakte und Kompetenzen verfügt, um eine Fortführung der Arbeiten zu gewährleisten. Eine doppelte Führungsspitze könnte darüber hinaus besser auf die Bedürfnisse der Partner in der jeweiligen Region eingehen und effektiver möglichst ausgewogene Vernetzungsbeziehungen sicherstellen.

Um eine Sicherung des dauerhaften Fortbestands der Netzwerkaktivitäten zu erreichen, bedürfen die Koordinatorenstädte von Beginn an einer intensiven beratenden Unterstützung seitens der EU-Kommission bzw. sonstiger erfahrener Beratungsinstitutionen. So könnte eine frühzeitige Diversifizierung der Finanzierungsbasis eingeleitet, alternative Kooperationsabkommen angebahnt und die Existenzgrundlage des Netzwerks rechtzeitig verbreitert werden. Darüber hinaus wäre eine reduzierte **Übergangsförderung** nach Beendigung des dreijährigen Koordinationszeitraums zur Unterstützung eines solchen „Verselbständigungsprozesses“ sinnvoll.¹ Wenn es die Koordinatorenstädte geschafft haben sollten, die Netzwerke nach einer Übergangsphase unabhängig weiterzuführen, so sollten weiterhin auch **Fonds für die Beantragung von Projektmitteln** zur Verfügung stehen. Denn erst die intensiven Austauschprozesse im Rahmen konkreter Projektarbeit mobilisieren die Potenziale der Informations- und Innovationsdiffusion transnationaler Städtenetzwerke. Ohne externe Unterstützung werden, wenn überhaupt, sich nur wenige wohlhabendere Städte Lateinamerikas diese Form des grenzüberschreitenden Lernens leisten können.

Institutionalisierung der Ergebnisse in den Kommunen

Geeignete Vorkehrungen auf Programmebene könnten helfen, dem Problem stetiger politischer und personeller Wechsel insbesondere in den lateinamerikanischen Kommunalverwaltungen zu begegnen. Dies würde sich positiv sowohl auf die transnationale Netzwerkkooperation als auch auf eine **langfristige institutionelle Absicherung des erzielten Capacity Building** auswirken. So sollte etwa im Rahmen der Projektbeteiligung von Stadtverwaltungen gefordert werden, neben befristet angestellten Beratern und der kommunalpolitischen Füh-

¹ Auf Betreiben des Koordinierungsbüros des Netzwerks Nr. 8 „Steuerung der urbanen Mobilität“ hatte der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart 2001 dem damaligen Kommissar für Außenbeziehungen Verheugen sowie dem Generalsekretär von EuropeAid Bonacci den Vorschlag unterbreitet, im Rahmen der Umgestaltung der Programmbedingungen für URB-AL II eine Übergangsförderung für die Netzwerkkoordinatorenstädte vorzusehen. Dabei wurde angeregt, dem dreijährigen Förderungszeitraum mit einer Zuschussquote von 70% eine Anschlussförderung folgen zu lassen, in der die Eigenleistung der Koordinatorenstädte von 30 auf 70% erhöht werden könnte. Diese Übergangsförderung, die leider abgelehnt wurde, hätte es den Stadtverwaltungen ermöglicht, über einen längeren Zeitraum hinweg an der Diversifizierung ihrer Finanzierungsgrundlage zu arbeiten. In ihrem Evaluationsbericht über die erste Phase des URB-AL-Programms erhoben auch DE GROOTE & CABALLOS (2004, S. 51) die Forderung nach einer dreijährigen Übergangsförderung für die Koordinatorenstädte.

rungsebene immer auch einen Sachbearbeiter mit der Projektkooperation zu betrauen.¹ Dies könnte verhindern, dass fachfremde Berater oder Politiker als einzige Vertreter einer Mitgliedsstadt an internationalen Projekttreffen teilnehmen. Denn häufig sind diese weder in der Lage, substanzielle Beiträge im fachlichen Austauschprozess der Projekttreffen zu leisten, noch im Nachhinein fachspezifische Impulse an die zuständige Sachbearbeiterebene weiterzugeben. Darüber hinaus würde die Einbindung sowohl politischer Verantwortlicher als auch fachlich kompetenter Sachbearbeiter aus einer Kommunalverwaltung den für die spätere lokale Implementierung wichtigen Dialog zwischen diesen beiden umsetzungsrelevanten Ebenen befördern. Zudem könnte die Einbindung des in der Regel auch politische Wechsel überdauernden, permanenten Personals als Grundlage für eine dauerhafte Institutionalisierung des gewonnen Know-hows dienen.

Zur gezielten Förderung lokaler Vernetzungsprozesse sollte jede Stadtverwaltung im Sinne einer *lokalen Public Private Partnership* für die Beteiligung an den Projektnetzwerken einen zusätzlichen lokalen nichtstaatlichen Partner mit einbringen müssen. In der Vergangenheit zeigte sich, dass insbesondere die zivilgesellschaftlichen Organisationen ein vitales Interesse an Innovation und an der dauerhaften Realisierung von Fortschritten im kommunalen Management haben, während die Entscheidung einer Stadtverwaltung über die Fortführung der Projektzusammenarbeit oder einer Verbesserungsmaßnahme der Vorgängerverwaltung vom jeweils gegebenen Ausmaß politischen Rivalitätsdenkens abhängig ist. Partnerinstitutionen aus der örtlichen Zivilgesellschaft können hier die Funktion übernehmen, nach einem politischen Wechsel die Fortsetzung einmal eingeleiteter Aktivitäten und Verbesserungen von der Folgeverwaltung wirkungsvoll einzufordern.² Dies gelingt sonstigen, meist weit entfernt gelegenen Programminstanzen auf der Ebene der Projekt- oder Netzwerkkoordination in der Regel nur in geringerem Umfang. Um die zivilgesellschaftliche Sicherungsfunktion für lokale Implementierungsprozesse wirksam werden zu lassen, ist es darüber hinaus von zentraler Bedeutung, dass eine *gut informierte Öffentlichkeit* die Maßnahmen stützt. Dieses Ziel könnte erreicht werden, indem projektbeteiligte Stadtverwaltungen bereits im Projektantrag verpflichtet und bei Genehmigung auch entsprechend finanziell gefördert werden, um die lokalen Projektmaßnahmen immer auch mit intensiven Partizipations- und Öffentlichkeitsmaßnahmen zu begleiten.

¹ Dieser Verbesserungsvorschlag wurde von den Projektteilnehmern der Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“ bei der offenen Frage 15 nach Verbesserungsvorschlägen für das URB-AL-Programm am vierthäufigsten genannt (vier Nennungen; LA: 4 u. EU: 0).

² Während der Laufzeit des B-Projekts MOVIMAN wechselten z.B. in Porto Alegre Anfang 2005 die politisch Verantwortlichen und die Mehrheit der in die Projektarbeit eingebundenen Mitarbeiter. Dem örtlichen *Sub-contractor* im Projekt, *Universidade Federal do Rio Grande do Sul* – UFRGS gelang es, das neue Personal und die neuen politischen Verantwortlichen von der Bedeutung der Fortsetzung der Projektarbeit zu überzeugen und gleichzeitig die Aufgabe der fachlichen Einführung derselben in die laufenden Aktivitäten zu übernehmen.

6 Weiterentwicklung der theoretischen und methodischen Grundlagen transnationaler Städtenetzwerkkooperation

Auf der Grundlage der empirischen Ergebnisse, die im Kapitel 5 vorgestellt wurden, schließt sich im vorliegenden Kapitel die Überprüfung der Hypothesen an (s. Kap. 6.1). Die daraus gewonnenen Erkenntnisse fließen zum einen in die Formulierung verschiedener Bausteine für eine vertiefte theoretische Grundlegung transnationaler Städtenetzwerkkooperation ein (Kap. 6.2). Zum anderen dienen sie der theoretischen Fundierung der Leitlinien für ein modellhaftes Entwicklungsinstrument, das sich transnationaler Städtenetze bedient, um das Ziel räumlich ausgeglichener Entwicklungsstrukturen zu verfolgen (s. Kap. 6.3).

6.1 Diskussion der Forschungsergebnisse anhand der Hypothesen

Der Abgleich und die Diskussion der empirischen Ergebnisse der vorliegenden Arbeit anhand der forschungsleitenden Hypothesen stellen keine nochmalige detaillierte Zusammenfassung der Ergebnisse dar, wie sie bereits in den Kapiteln 5.1.4, 5.2.5, 5.3.4 und 5.4.5 vorgenommen wurde. Vielmehr konzentriert sich die Diskussion auf die Überprüfung der fünf Hypothesen anhand der zentralen Aussagen der empirischen Erhebungen: Die ersten drei Hypothesen machen Aussagen zur Effizienz und Formierung transnationaler Städtenetze sowie zur Rolle der Schlüsselpersonen im Kooperationsprozess. Die beiden weiteren Hypothesen greifen den Themenkomplex der Raumwirksamkeit und ihrer Beeinflussung durch die „Programmierung“ (s. Kap. 3.4) des Städtenetzes auf sowie die Frage nach der Reproduktion derselben am Standort einer Mitgliedsstadt.

Hypothese 1: Das *Kooperationsinstrument* der transnationalen Städtenetze *überträgt* aufgrund seiner dezentralen Struktur (Vielzahl von Partnern) und seiner Funktionsweise (horizontal angelegte Austauschprozesse) *effizient und breitenwirksam Impulse und fördert lokale Entwicklungsprozesse*.

Die Hypothese 1 kann auf der Grundlage der empirischen Forschungsergebnisse zum URB-AL-Netzwerk Nr. 8 „Steuerung der urbanen Mobilität“ sowohl im Hinblick auf die Effizienz als auch die Breitenwirksamkeit nur mit Einschränkung bestätigt werden. Die nachfolgende Argumentation dieser Einschätzung erfolgt unter Berücksichtigung der Tatsache, dass angesichts der Vielzahl der involvierten Akteure nur ein sehr geringes Fördervolumen für das URB-AL-Programm bereitgestellt wurde (s. Kap. 2.4.2 und 5.2.2). Die Breitenwirksamkeit der Übertragung entwicklungsrelevanter Informationen und Impulse wurde im Hinblick auf das untersuchte Städtenetzwerk dadurch eingeschränkt, dass nur etwas über die Hälfte aller Mitgliedsstädte an den Jahrestreffen des Netzwerks Nr. 8 und nur 26% an einem oder mehreren Projekten beteiligt waren (s. Kap. 5.1.1) und von diesen wiederum nur ein Drittel bis zur Hälfte eine proaktive Haltung im Kooperationsprozess einnahm (s. Kap. 5.3.3). Die große

räumliche Distanz zwischen den Partnern machte aufgrund des großen Raumwiderstands in Form von Zeit- und Kostenaufwand für Reisen nur ein Gesamtnetzwerktreffen und ein bis maximal zwei Projekttreffen pro Jahr möglich. Wie das Fallbeispiel Criciúma zeigte, wurden jedoch nur bei diesen persönlichen Begegnungen zwischen den kommunalen Fachleuten (horizontale Austauschprozesse) umsetzungswirksames *tacit knowledge* und Entwicklungsimpulse besonders effizient übertragen (s. Kap. 5.4.3.1.1). In den Zwischenphasen flachte die Intensität der Netzwerkkommunikation sehr stark ab (s. Kap. 5.3.3) und ließ auf elektronischem Wege kaum noch die Übertragung lokal entwicklungswirksamer Informationen und Impulse zu (s. Kap. 5.4.3.2.1).

Hypothese 1.1: Die *Beteiligungsstrukturen* transnationaler Städtenetzwerke entstehen *pfadabhängig* und reproduzieren bereits bestehende Kontaktnetzwerke.

Die empirischen Untersuchungen bestätigten, dass die Formierung der Mitgliederstruktur transnationaler Städtenetzwerke im Hinblick auf Entwicklungsniveau, Stadtgröße, Kultur- und Sprachraum pfadgesteuert entlang dem Weg des geringsten Widerstands der Netzwerkin- tegration verläuft (s. Kap. 5.2.2 bis 5.2.4 und Abb. 59 in Kap. 5.2.5). Die Leitplanken dieses Entwicklungspfads werden durch die Faktoren bestimmt, die gegenüber kooperationswilligen Städten „abseits des Pfads“ als Zugangsbarriere zu den Netzwerken und den zentralen Steuerungsfunktionen in denselben wirken (s. Abb. 60 in Kap. 5.2.5).

Hypothese 1.2: *Entscheidend für die Effizienz* der Informationsübertragung und die lokale Effektivität des Instruments der transnationalen Städtenetzwerkkooperation sind insbesondere *persönliche Faktoren* aufseiten der *Schlüsselpersonen im Kooperationsprozess*.

Anhand des Fallbeispiels Criciúma wurde ersichtlich, dass die Handlungsfähigkeit der am Städtenetzwerk beteiligten Munizipien (dank konsequenter staatlicher Dezentralisierung) und der in die transnationalen Kooperationsprozesse direkt involvierten Verwaltungsinstitutionen (dank klarer und umfassender Kompetenzzuweisung) eine wichtige Voraussetzung für eine gute *Performance* einer Mitgliedsstadt im Netzwerk waren (s. Kap. 5.4.1, 5.4.2.2 u. 5.4.3.1.1). Bei exakt gleichen institutionellen Voraussetzungen brach jedoch die Dynamik des transnationalen Informationsaustauschs und der lokalen Inwertsetzung und Weitergabe der Netzwerkimpulse fast vollständig zusammen, als die engagierten Schlüsselpersonen, die für den politischen Rückhalt, für die transnationalen Kooperations- sowie die lokalen Implementierungsprozesse verantwortlich waren, ausgetauscht wurden (s. Kap. 5.4.4). Entscheidender noch als institutionelle sind demnach persönliche Faktoren für die Dynamik transnationaler Städtenetzwerkkooperation. Die aus der Einzelfallstudie gewonnenen Erkenntnisse können in eine weiterführende Hypothese eingebracht werden, die allerdings einer quantitativen Überprüfung durch weitere Forschung bedürfte: Wenn der Faktor Mensch für die *Performance* eines Knotenpunkts (kommunale Institution) im Städtenetzwerk hauptverantwortlich ist, dann ist er es auch für die *Performance* des Städtenetzwerks selbst (als Beziehungsgeflecht kommunaler

Institutionen). Städtenetzwerke wären demnach nicht in erster Linie als Netzwerke von Institutionen, sondern als Netzwerke von Menschen zu verstehen. Die Frage nach der Steigerung der Effizienz und Effektivität transnationaler Städtenetzwerkkooperation wäre demzufolge viel mehr eine Frage der Steigerung des Engagements und der intrinsischen Motivation der handelnden Personen als des bloßen Schaffens günstiger institutioneller Voraussetzungen.

Hypothese 2: Wird *transnationale Städtenetzwerkkooperation ohne eine wirksame, auf Ausgleich zielende „Programmierung“* betrieben, so *verstärkt* das Instrument die *Polarisierung* zwischen höher entwickelten Zentren einerseits und weniger entwickelten Orten andererseits.

Hypothese 2 liegen polarisationstheoretische Überlegungen (MYRDAL 1974) und Erkenntnisse der *Global City*-Forschung (CASTELLS 1999, HALL 2002, SASSEN 2003 u. SCHOLZ 2002) zugrunde, denen zufolge Agglomerations- und damit Polarisierungstendenzen nicht nur die Dynamik marktgesteuerter *Global City Networks* bestimmen (s. Kap. 3.2), sondern sich auch in den Raum- und Beziehungsstrukturen niederschlagen, die sich im Rahmen „intentionaler“ (BUTZIN 2000, S. 151) Städtenetzwerke für interkommunale Kooperation formieren, sofern keine gegensteuernde „Programmierung“¹ (CASTELLS 2001, S. 438) gegeben ist. Im Falle der URB-AL-Städtenetzwerke handelt es sich zwar um intentionale Netzwerke, die eine Programmierung in Form von entwicklungs- und integrationspolitischen Zielsetzungen aufweisen (s. Kap. 2.4.1). Die Programmierung erfolgte jedoch fast ausschließlich in Form theoretischer Formulierungen. Sie waren für EuropeAid nicht handlungsleitend und wurden bei der Vermeidung von Asymmetrien auf räumlicher und struktureller Ebene nicht handlungswirksam. Beispielsweise gab es keine differenzierten Förderkonditionen für die sehr unterschiedlich hoch entwickelten Städte des Kooperationsraums, die es erlaubt hätten, strukturell benachteiligte Städte verstärkt in die Netzwerkstrukturen einzubinden. Da alle Mitgliedstädte rein nach Marktgesetzen behandelt wurden (s. Kap. 5.2.2), dominierten große Städte das thematische Netzwerk Nr. 8 (s. Abb. 47 in Kap. 5.2.3) und seine Projekte (s. Abb. 52 in Kap. 5.2.4) und europäische Städte dominierten in den Koordinationsfunktionen. Regional wurde der relativ hoch entwickelte Cono Sur (s. Abb. 61 u. Kap. 5.2.2) bevorzugt sowie innerhalb Europas der Süden und insbesondere Spanien (s. Abb. 44), das die Lateinamerikapolitik der Europäischen Union zunehmend dominiert und mit dem Aufbau enger politischer Bindungen zu dieser Region geokulturelle und geoökonomische Interessen verfolgt (vgl. GRATIUS 2005).

Trotz der grundsätzlichen Bestätigung der Hypothese 2 weisen die empirischen Ergebnisse auf die Notwendigkeit einer feineren Ausdifferenzierung derselben hinsichtlich der im zweiten Halbsatz formulierten Annahme hin, dass die Trennlinie zwischen Polarisierung und Marginalisierung zwischen den „höher entwickelten“ und den „weniger entwickelten“ Städten verläuft. Wie aus Abb. 59 (s. Kap. 5.2.5) ersichtlich wird, ist ein umfangreiches Faktorenbündel für die Zugangschancen zu den URB-AL-Städtenetzwerken und den zentralen Steuerungs-

¹ „Programmierung“ wurde in Kapitel 3.4 im Sinne einer leitbildartigen Handlungslogik definiert als die „regelmäßige Ausrichtung von Entscheidungen an den jeweils bestimmenden Interessen und Werten“ eines Netzwerks bzw. seiner Akteure.

funktionen in ihnen ausschlaggebend. Teilweise sind diese Einflussgrößen deckungsgleich mit dem Entwicklungsstand einer Region, teilweise aber auch gänzlich unabhängig von ihm.

Hypothese 2.1: Die *Programmierungslogik* ausgleichender Vernetzung auf Programmebene *reproduziert sich am Standort des Netzwerkknotenpunkts* in Form von „*sekundären lokalen Netzwerken*“.

Der Gegenstand der Hypothese 2.1 kann nur mittels qualitativer Methoden im Rahmen von Feldforschung am Standort eines Netzwerkknotenpunkts zuverlässig empirisch erfasst werden. Das URB-AL-Programm formuliert zwar im Sinne ausgleichender Vernetzung das Ziel der regionalen Integration Lateinamerikas (Inklusion aller betroffenen Räume), der Zusammenarbeit der Kommunen mit der Zivilgesellschaft (Partizipation zivilgesellschaftlicher Kräfte) und der Förderung kleiner und mittlerer Städte in ihren Internationalisierungsbemühungen (Inklusion aller Stadtgrößenklassen; s. Kap. 2.4.1), setzt diese Programmierung aber nicht konsequent in entsprechend differenzierte Förderkonditionen und spezifische Förderinstrumente um. Auch wenn das URB-AL-Programm aufgrund einer nicht konsequent ausgestalteten Programmierung nicht aus sich heraus eine systemische Kapazität zur Reproduktion der Handlungslogik ausgleichender Vernetzung am Standort der Mitgliedsstädte entfaltet, so konnte doch am Fallbeispiel Criciúma die grundsätzliche Möglichkeit dieses Vorgangs nachgewiesen werden (s. Kap. 5.4.2.1 u. 5.4.3.1.3). Allerdings ließ sich in Criciúma die Hypothese 2.1 nur unter den lokal gegebenen Voraussetzungen bestätigen, dass die Schlüsselpersonen im Kooperationsprozess die intrinsische Motivation besaßen (vgl. Hypothese 1.2), auch ohne eine dezidierte programmseitige Förderung aus eigener Anstrengung Impulse der transnationalen Austauschprozesse zu nutzen und in den Aufbau neuer Kooperationsbeziehungen zur lokalen Zivilgesellschaft (s. Kap. 5.4.2.1 und 5.4.3.1.3) und zu Nachbarkommunen (s. Kap. 5.4.2.2) umzusetzen. Weil die kommunalpolitischen Ziele und Prioritäten hierin mit dem Leitbild der URB-AL-Städtenetzwerke übereinstimmten, konnte die zumindest in der Formulierung der Programmziele wiedergegebene Programmierung ausgleichender Vernetzung in Form „sekundärer lokaler Netzwerke“ (s. Kap. 3.8) am Standort des Netzwerkknotenpunkts reproduziert werden. Die ausschließliche Abhängigkeit dieses Vorgangs von den oben genannten Schlüsselpersonen reduzierte jedoch die Chancen auf eine von politischen Wechsellinien unabhängige Institutionalisierung der Vernetzungsbeziehungen (s. Kap. 5.4.4).

6.2 Bausteine für eine Theorie der transnationalen Städtenetzwerkkooperation

Transnationale Städtenetzwerke sind intentional gesteuerte Beziehungsgeflechte zwischen Stadtverwaltungen unterschiedlicher Länder, die der *gegenseitigen Unterstützung* durch Erfahrungsaustausch und gemeinsames Lernen dienen. Ihr Ziel ist es, die Kapazitäten der Mitgliedsstädte zu steigern, ihre vielfältigen Aufgaben im Management des lokalen Entwicklungsgeschehens effizienter, rationeller und innovativer wahrzunehmen. Durch die Unterstützung bei der Schaffung positiver Entwicklungsrahmenbedingungen sollen die Knotenpunkte

eines transnationalen Städtenetzwerks auch als Knotenpunkte in lokalen, regionalen und globalen Wirtschaftsnetzwerken aufgewertet werden (s. Kap. 3.5). Entwicklungsförderung findet dabei nicht in erster Linie durch den Transfer von Ressourcen, sondern von Informationen statt, die dem Aufbau lokaler Kompetenzen dienen.

Der Zugang zu transnationalen Städtenetzwerken, die nach Marktprinzipien gesteuert werden, gestaltet sich für Kommunalverwaltungen wettbewerbsfähiger Zentren, die über eine bessere Ressourcenausstattung verfügen, einfacher als für Kommunen mit ausgeprägten Entwicklungsdefiziten. Weil Kommunen mit besseren Zugangschancen in der Regel auch über bessere Möglichkeiten der Absorption und lokalen Inwertsetzung der in den Austauschprozessen übermittelten Entwicklungsimpulse verfügen, *verstärkt* diese Ausprägung *transnationaler Städtenetzwerkkooperation* durch Rückkopplungseffekte bereits *bestehende Polarisierungstendenzen* (s. Hypothese 2). Während durch die verstärkte Integration auf transnationaler Ebene Ausgleichseffekte zwischen den wechselseitig vernetzten Zentren erzeugt werden, machen sich auf subnationaler Ebene gegenüber den exkludierten Standorten im Umland Abkopplungseffekte bemerkbar (s. Kap. 3.1).

Statt ausschließlich den Gesetzen des freien Marktes zu folgen und somit bestehende Strukturen und Trends zu reproduzieren, können transnationale Städtenetzwerke auch im Sinne „intentionaler Netzwerke“ (BUTZIN 2000, S. 151) eine „Programmierung“ (CASTELLS 2001, S. 438) erhalten, die durch die Interessen und Werte der in den Netzwerken handelnden Menschen bestimmt wird. Die „Geisteshaltung“ (HOLZNER 1994, S. 51), die dieser Programmierung zugrunde liegt, ist bestimmend für die Wirkungsweise und Wirksamkeit auch eines Städtenetzwerks – sowohl im Hinblick auf die Herausbildung bestimmter Macht- als auch spezifischer Raumstrukturen (s. Kap. 3.4). Selbst wenn jedoch ein Städtenetzwerk als räumlich ausgleichendes und integrierendes Entwicklungsinstrument „programmiert“ wurde, wird idealiter ein *Gleichgewichtszustand zwischen Polarisierungs- und Ausgleichstendenzen* in der Netzwerkstruktur anzustreben sein. Denn ein gewisses Maß an Polarisierung ist nötig zur Steigerung der Effizienz und Effektivität in der Netzwerksteuerung sowie in der Aufbereitung und Verbreitung von Informationen, der Schaffung zentraler Begegnungsmöglichkeiten, der Artikulation gemeinsamer Interessen und der Mobilisierung gemeinsamer Ressourcen.

Da Städtenetzwerke nur bis zu einer bestimmten Anzahl von Mitgliedern ihre Vorteile bezüglich Dynamik, Flexibilität und Individualität wahren können, erfüllt eine gezielt eingesetzte *Zuweisung zentraler Steuerungsaufgaben an einzelne Netzwerkknötchenpunkte* eine wichtige Funktion der Effizienzsicherung. In Anlehnung an das raumwirtschaftliche Subsidiaritätsprinzip (s. Kap. 3.6) werden dabei nicht alle Vernetzungsaufgaben von nur einem zentralen Knotenpunkt übernommen, sondern ihre Wahrnehmung an einzelne Partner übertragen, die als *regionale Brückenköpfe* gemäß der Programmierung des Städtenetzwerks nach dem „Fürsorgeprinzip“ (s. Kap. 3.4) agieren und ausgleichende Entwicklungsimpulse in ihrem jeweiligen Einfluss- und Interdependenzraum an eine Vielzahl kleinerer, nur indirekt in das transnationale Gesamtnetzwerk eingebundener Partner weitergeben.

In einem Wechselspiel mit Wirtschaft, Gesellschaft und übergeordneten politischen Ebenen leisten Kommunalverwaltungen durch eine Vergrößerung der Dichte und Intensität der Interdependenzen und Interaktionen im Rahmen transnationaler Städtenetzwerke einen Beitrag zur **Konstitution neuer Räume**. Die dabei wirksamen Akteure bilden „nichtgeographische Gemeinschaften“ (ETZIONI 1998, S. 143), die dank moderner Kommunikations- und Transporttechnologien weitgehend raumunabhängig die Begründung eines gemeinsamen „Gefühlsraums“ (SENGHAAS 1995, S. 202) ermöglichen. Durch die wechselseitige Kooperation in diesem Raum entsteht ein Gefühl der Zusammengehörigkeit zwischen den Akteuren und es bildet sich eine „softe“ Supraidentität heraus (vgl. CAPPELLIN 1998, S. 104), die die jeweilige persönliche, lokale, nationale und kulturelle Identitätswahrnehmungen umspannt. Darüber hinaus entwickelt sich durch die Routinisierung wechselseitig unterstützender Interaktion die „Fähigkeit, im Hinblick auf eine weit größere Zahl von Menschen als diejenigen, die einem unmittelbar nahe stehen, empathisch zu denken und zu handeln“ (SENGHAAS, ebd.).

6.3 Modellentwurf transnationaler Städtenetzwerkkooperation

„Parece indispensable [...] reflexionar y proponer un instrumento de cooperación que se inspire ampliamente en este modelo [URB-AL] a favor de las ciudades y entidades territoriales“¹

VIRAPATIRIN 2004, S. 122

Unabhängig von tatsächlich erzielten Erfolgen oder Misserfolgen und der konzeptionellen Reife, die das Instrument der URB-AL-Städtenetzwerke bis heute erreicht hat, sollen im vorliegenden Kapitel die wichtigsten Erkenntnisse der Arbeit zusammengetragen werden, um sie in den Entwurf eines modellhaften Instruments der transnationalen Städtenetzwerkkooperation einzubringen. In einem ersten Teil wird das Instrument unter organisatorischen Aspekten betrachtet und dem Modell der klassischen Entwicklungszusammenarbeit gegenübergestellt. Dabei werden schematisch die grundlegenden Unterscheidungsmerkmale herausgearbeitet. Im darauf folgenden Abschnitt wird das Grundprinzip aufgezeigt, nach dem transnationale Städtenetzwerke vorgehen müssen, um Asymmetrien in den Beziehungen globaler Städtenetzwerkstrukturen auszugleichen. Daran schließt sich eine Aufstellung der zehn wichtigsten methodisch-konzeptionellen Punkte an, die zu berücksichtigen sind, um mithilfe des Instruments der Städtenetzwerkkooperation effizient und breitenwirksam lokale Entwicklungsprozesse und den räumlichen Ausgleich von Entwicklungsstrukturen zu fördern.

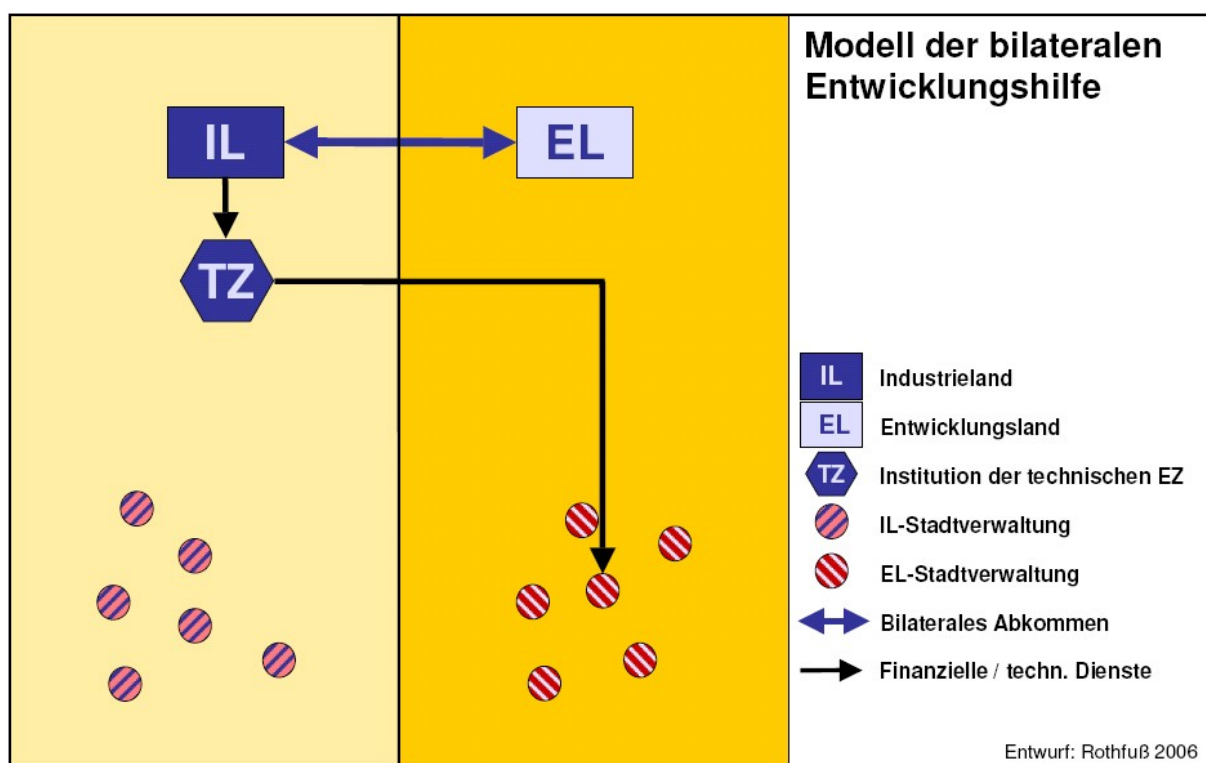
Idealer verfolgen transnationale Städtenetzwerke als Instrument räumlich ausgleichender Entwicklung den Ansatz, einerseits entwicklungsrelevantes Expertenwissen zu übertragen und andererseits Kommunalverwaltungen in ihrer Fähigkeit zur Aufnahme und produktiven Umsetzung von Entwicklungsimpulsen zu stärken. Bei einem auf räumlich ausgewogene Entwicklung zielenden Netzwerkansatz sollten Städte mit einem höheren Entwicklungsstand

¹ „Es scheint unerlässlich [...], ein Kooperationsinstrument zu entwickeln und vorzuschlagen, das sich umfassend aus diesem [URB-AL-]Modell inspiriert und den Städten sowie den kommunalen Gebietskörperschaften dient“ (Übers. d. Verf.).

mit strukturell benachteiligten Kommunen vernetzt werden, um durch gezieltes *Capacity Building* Entwicklungsgefälle ausgleichen zu können.

Das Modell bilateraler Entwicklungshilfe und transnationaler Städtenetzwerkkooperation

Modellhaft lassen sich zwei Instrumente der Entwicklungszusammenarbeit unterscheiden, auf deren Grundlage die Förderung lokaler Entwicklungsprozesse im urbanen Raum betrieben werden kann. Es ist dies zum einen das **klassische Instrument der bilateralen Entwicklungszusammenarbeit**, in dessen Rahmen eine Kommunalverwaltung oder andere lokale Akteure in einem Entwicklungsland fachliche und materielle Unterstützung seitens einer auf technische Zusammenarbeit spezialisierten staatlichen Institution eines Industrielandes erhalten (s. Abb. 71).



Quelle: ROTHFUSS 2006b, S. 4, Übers. d. Verf.

Abb. 71: Schematische Darstellung des Modells bilateraler Entwicklungshilfe

Die Unterstützungsleistungen und der generell einseitige und vertikale Know-how-Transfer, der von professionellen Experten der Entwicklungszusammenarbeit betrieben wird (vgl. EVERS et al. 2003, S. 65; GODÍNEZ ZÚÑIGA 2004, S. 362; HUERTO ROMERO 2004, S. 33 u. MAGGI et al. 2002, S. 20), werden punktuell erbracht. Die Expertise von Praktikern, die in den Geberländern auf gleicher Ebene vergleichbare Aufgaben erfüllen, wird nur in Einzelfällen genutzt. Durch den hohen Spezialisierungsgrad der Hilfsorganisationen und die Konzentration der Unterstützungsleistungen können zwar punktuell starke *Impacts* erzeugt werden, doch eine dezentrale Breitenwirkung bleibt konzeptionell bedingt in der Regel aus.

4. **Ownership** durch selbst gesteuerte Austausch- und Anwendungsprozesse;
5. Stärkung der **Eigenverantwortung und -initiative** im Entwicklungsprozess;
6. **Economies of scale** durch das Erreichen einer Vielzahl von Nutzern;
7. **Ausgleichende Raumwirksamkeit** durch gezielte Auswahl der Partner;
8. **Förderung der Integration** zwischen und innerhalb der kooperierenden Regionen.

Polarisierende versus ausgleichende Vernetzung

Wie in Kapitel 3.2 gezeigt wurde, sind wettbewerbsfähige Zentren in *Global City Networks* untereinander hochgradig vernetzt. Neben vollständig desintegrierten Orten gibt es auch Städte, die zwar mit den führenden *Global Cities* verknüpft sind, sich aber ihnen gegenüber in einem einseitigen Abhängigkeitsverhältnis befinden (s. Abb. 73). Ausschlaggebend für die Position in diesem Netzwerksystem ist die Wettbewerbsfähigkeit im globalen Standortwettbewerb um Investitionen in strategischen Schlüsselbereichen.

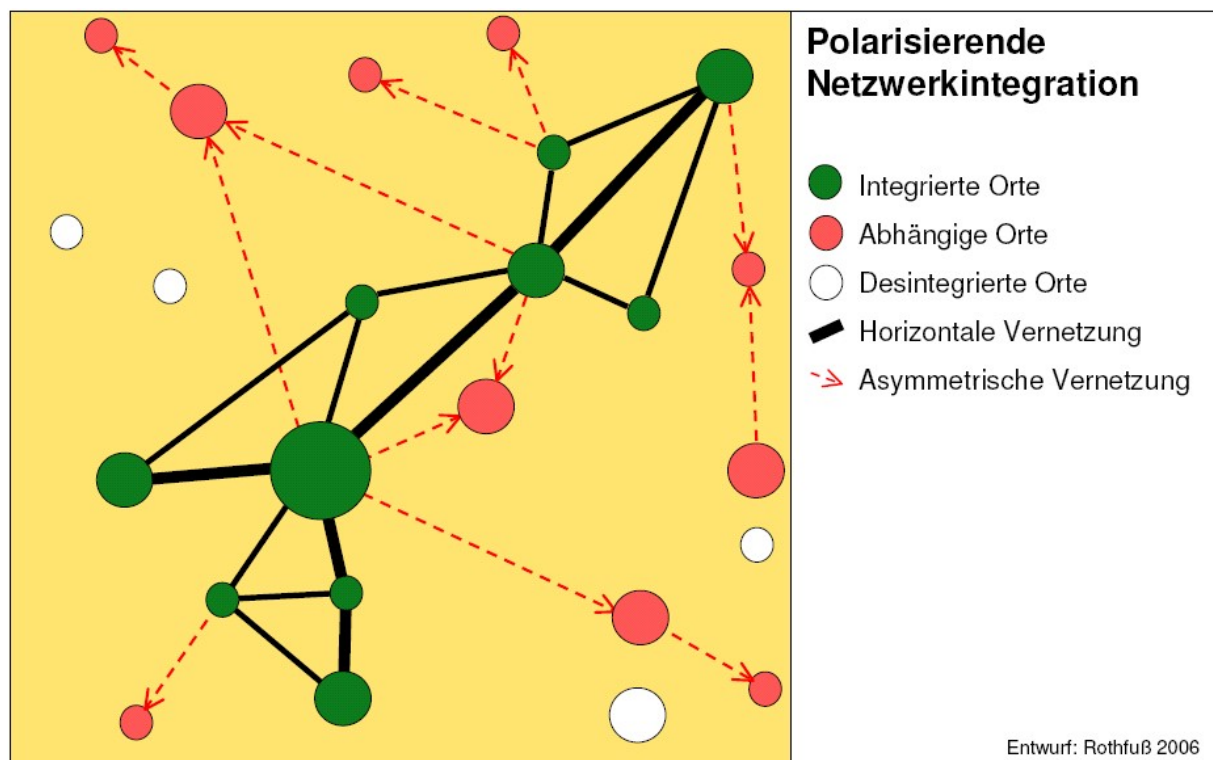


Abb. 73: Schematisches Beispiel polarisierender Vernetzung nach Marktprinzipien

Dem Instrument der auf räumlichen Ausgleich zielenden transnationalen Städtenetzwerkkooperation kommt nun die Aufgabe zu, zwischen wettbewerbsfähigen Zentren und abhängig integrierten bzw. vollständig desintegrierten Orten unterstützende Verbindungen aufzubauen. Gemäß der Programmierung des Netzwerks nach dem „Fürsorgeprinzip“ sollen dadurch asymmetrische bzw. vollständig fehlende Beziehungen zu schwächeren Partnern durch „kooperative Vernetzung“ ersetzt werden (s. Abb. 74). Konkret bedeutet dies, die Einbindung strukturell benachteiligter Partner aus den betroffenen Regionen verstärkt zu fördern, um ihnen die Möglichkeit zu geben, vom Know-how und den Entwicklungsimpulsen der höher entwickelten Zentren zu profitieren. Verläuft ihre Übertragung und lokale Implementierung

dank gezielter fachlicher und auch finanzieller Förderung erfolgreich, so erlangen die ehemals desintegrierten bzw. asymmetrisch integrierten Orte selbst eine höhere Wettbewerbsfähigkeit und verbessern damit als „neu integrierte Orte“ ihre Position in den betreffenden globalen Wirtschaftsnetzwerken.

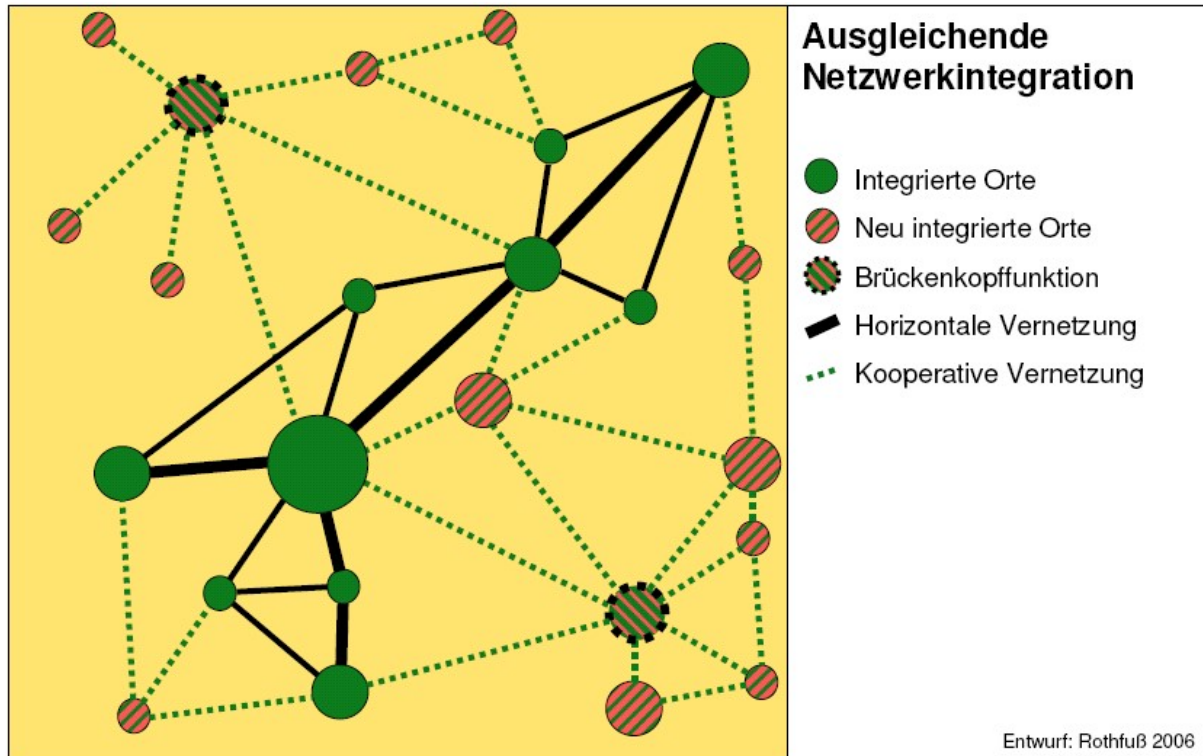


Abb. 74: Schematisches Beispiel ausgleichender Vernetzung nach dem „Fürsorgeprinzip“

Im Hinblick auf die Organisationsstruktur des transnationalen Städtenetzwerks für interkommunale Kooperation bedeutet die ausgleichende und kooperative Vernetzung, dass die weniger wettbewerbsfähigen Partner durch gezielte Unterstützung auch auf die Übernahme zentraler Steuerungsfunktionen im Netzwerk vorbereitet werden. Neben dem Management von Projektnetzwerken kann dies die Zuweisung einer dezentralen „Brückenkopffunktion“ für das betreffende Umland eines Partners bedeuten. Dadurch erhöht sich indirekt die Reichweite des Netzwerks und ehemals abhängig integrierte Orte übernehmen nun selbst Verantwortung für die Reproduktion der auf ausgleichende Entwicklungsförderung zielenden Programmierung des transnationalen Städtenetzwerks (s. Abb. 74). Bei konsequenter Fortführung dieses Prozesses des „empowerment“ (FRIEDMANN 1992) ist auf lange Sicht zu erwarten, dass sich ehemals asymmetrische bzw. gänzlich fehlende Beziehungsstrukturen zwischen hoch integrierten Zentren und marginalisierten Orten schließlich ebenfalls zu horizontalen und reziproken Austauschbeziehungen wandeln.

Zehn Leitlinien für räumlich ausgleichende transnationale Städtenetzwerkkooperation

Eine umfassende Inwertsetzung des Potenzials transnationaler Städtenetzwerkkooperation im Sinne einer räumlich ausgleichenden Entwicklung erfordert die Berücksichtigung der folgenden zehn Eckpunkte raumwirksamer Netzwerksteuerung:

1. Die „**Programmierung**“ **der Funktionslogik des Netzwerks** sollte auf der Basis der Prinzipien nachhaltiger Entwicklung, des „*knowledge sharing*“ (EVERS et al. 2003, S. 49 u. 53) sowie der Unterstützung benachteiligter Partner und Regionen erfolgen. Hinsichtlich der Ausgestaltung der Arbeitsprozesse sollten Transparenz, demokratische Entscheidungsstrukturen und die enge Einbindung zivilgesellschaftlicher Organisationen in die transnationalen Austauschprozesse sowie die partizipative Einbeziehung der Betroffenen in die lokalen Umsetzungsprozesse das strategische Leitbild bestimmen.
2. Ein „**network broker**“ (ALTENBURG & MEYER-STAMER 1999, S. 1698) bzw. Koordinator sollte als zentraler vermittelnder Knotenpunkt im Städtenetzwerk fungieren, um organisatorische, dynamisierende und moderierende Funktionen zu übernehmen. Netzwerk- bzw. Projektkoordinatoren sollten die Informationstransformation zwischen den unterschiedlichen Kooperationsebenen unterstützen (s. Mehrebenenmodell in Abb. 19). Die Aufgabe der Koordination ist es, einerseits theoretisch-konzeptionelles Wissen anwendungsbezogen aufzubereiten und andererseits lokale Praxiserfahrung im Sinne eines „idealtypischen Wissenskreislaufs“ (EVERS et al. 2003, S. 57) in das transnationale Städtenetzwerk rückzuspeisen und einem möglichst weiten Anwenderkreis zugänglich zu machen.
3. **Regionalkoordinatoren** für einzelne Sprachräume könnten die gleichmäßige Einbeziehung von Akteuren aller beteiligten Regionen in die Netzwerkaktivitäten unterstützen. Gleichzeitig sollte hierdurch auf regionaler und subregionaler Ebene die Formierung eigendynamischer und in sich stärker integrierter Netzwerk-Cluster gefördert werden, die aufgrund sprachlicher Übereinstimmung und geringerer Distanzen ihren fachlichen Austausch intensivieren und leichter auch selbständig fortführen könnten.
4. Durch diese Leitprinzipien soll die Netzwerkkooperation eine Dynamik entfalten, die zwar einerseits die direkt integrierten Partnerstädte als Netzwerkknotenpunkte stärkt, andererseits diesen aber auch in Anlehnung an das „Fürsorgeprinzip“ (s. Kap. 3.4) die Verantwortung einer **Brückenkopffunktion** überträgt, netzwerkartige Kooperationsbeziehungen mit weiteren, meist kleineren Städten und zivilgesellschaftlichen Partnern ihrer Region einzugehen, um ausgleichende Entwicklungsimpulse an ihr regionales Umfeld weiterzugeben. Mit entsprechender finanzieller und technischer Unterstützung ausgestattet, sollten transnational vernetzte Regionalzentren für weniger wettbewerbsfähige Städte im Umland die Aufgabe von „*gateways*“ (CAPPELLIN 1998, S. 104) übernehmen, die den „marginalisierten Zwischenräumen“ (HEIN 2001a, S. 46) der globalen Wirtschaftsnetzwerke die Teilhabe an Entwicklungsprozessen ermöglichen.
5. Neben größeren und bereits hoch wettbewerbsfähigen Mitgliedsstädten als primären Impuls- und Know-how-Gebern sollte auch die direkte und aktive **Beteiligung** weniger wettbewerbsfähiger **Klein- und Mittelstädte** forciert werden. Durch deren *empowerment* mittels *Capacity Building* kann ein Beitrag zur Verbesserung ihrer lokalen Entwicklungsmilieus erzielt werden. Damit sollen diese Orte in die Lage versetzt werden, sich erfolgrei-

cher in den Netzwerken transnationaler Wirtschaftskreisläufe zu positionieren. Darüber hinaus sollen sie in ihrer Zentralität als Netzwerkknotenpunkte aufgewertet werden (vgl. HEIN 2000, S. 306 u. 2001, S. 49f.). Aus raumordnerischer Perspektive ergibt sich dadurch eine Verdichtung der räumlichen Vernetzungsstrukturen und durch die Entstehung neuer Cluster wird der regionale Ausgleich gefördert.

6. Das „Fürsorgeprinzip“ (s. Kap. 3.4) muss sich auch auf die Problematik der strukturschwachen „*Netzwerkzwischenräume*“ erstrecken, deren direkte Integration in globale Netzwerke nicht möglich bzw. erstrebenswert ist. Transnationale Netzwerkkoooperation darf sich demzufolge nicht ausschließlich und undifferenziert an Zielen der globalen Integration orientieren, sondern muss nach dem *raumwirtschaftlichen Subsidiaritätsprinzip* der Etablierung kleinräumiger Wirtschaftskreisläufe insbesondere da Priorität verleihen, wo die Bevölkerung strukturschwacher Räume sonst keinen Zugang zu den Einkommensquellen transnational vernetzter Wirtschaftssektoren hat.
7. Die Zusammensetzung der Städtenetzwerke sollte in möglichst ausgeglichener Weise Partner aus Industrie- und Entwicklungsländern sowie unterschiedlichen Kulturkreisen berücksichtigen, um durch die Netzwerkkoooperation ein gemeinsames, kulturraumübergreifendes Problem- und Verantwortungsbewusstsein im Sinne nachhaltiger Entwicklung zu konstituieren. Durch routinierte Zusammenarbeit und gegenseitige Unterstützung in kommunalen Fragen kann ein wichtiger Beitrag zur langfristigen Entstehung einer *Kultur der Kooperation und wechselseitigen Unterstützung* geleistet werden.
8. Die Netzwerkkoooperation sollte den *multidirektionalen Austausch von Fachwissen* und *Best Practice*-Beispielen fördern und damit die Dominanz westlichen Expertenwissens in der Entwicklungszusammenarbeit (vgl. EVERS et al. 2003, S. 65 u. MAGGI et al. 2002, S. 20) durch den Aufbau einer „neuen Morphologie“ (EVERS et al. 2003, S. 53) von Wissensflüssen ablösen. Dabei entstehen „translokale epistemische Gemeinschaften“ (ebd.) bzw. so genannte transnationale „*communities of practice*“ (ebd.), deren Fachwissen in der Netzwerkstruktur unter ständiger dynamischer Weiterentwicklung für alle Partner abrufbar gepoolt wird.
9. Stadtverwaltungen sollte ermöglicht werden, durch gezielte *beratende Unterstützung* ihre „politisch-wirtschaftliche Steuerungskompetenz“ (ALTENBURG 2003, S. 80) zu erhöhen. Diese sollte sie in die Lage versetzen, einerseits auf internationaler Ebene wirksamer zu kooperieren und andererseits auf lokaler Ebene positive Rahmenbedingungen für die Stärkung innovativer Milieus und Entwicklungscluster sowie für eine verbesserte Positionierung des Netzwerkknotenpunkts im globalen Standortwettbewerb zu schaffen.
10. Die *Interaktionsintensität* im Rahmen des Netzwerks sollte durch Mitgliedertreffen, gemeinsame anwendungsorientierte Projektarbeit und persönlichen Austausch zwischen den Partnern kontinuierlich auf einem ausreichend hohen Niveau gehalten werden. Damit wird gewährleistet dass die Netzwerkinteraktion durch einen permanenten „reziproken Wissenstransfer“ (EVERS et al. 2003, S. 58f.) dauerhaft innovative Impulse für alle Beteiligten erzeugt und Vertrauen als „wesentliche Bedingung für erfolgreiches *networking*“ (BUTZIN 2000, S. 151) entsteht.

7 Ausblick: Transnationale Städtenetzwerke als Antwort auf Globalisierung und kulturelle Kontinentaldrift?

„[...] *city-to-city cooperation or “decentralised cooperation” [...] has emerged in the past decade as a new technical cooperation paradigm of the United Nations, which emphasises the demand-led sharing of operational experience among practitioners, the exchange of know-how and mutual learning rather than the provision of ready solutions.*”

UN-HABITAT 2001a, S. 3

Die Verbreitung und Anpassung lokaler *Best Practice*-Beispiele mit Hilfe des Instruments der transnationalen Städtenetzwerkkooperation stellt – unter der Voraussetzung eines engagierten und innovativen kommunalpolitischen Milieus auf der Seite der Mitgliedsstädte – einen effizienten und wirkungsvollen Weg zur Unterstützung von Kommunen auf dem Weg zu urbaner „*Governance for Sustainability*“ (ROTHFUSS 1998, S. 96f.) dar. Erst die EU-Kommission war als supranationaler Akteur in der Lage, den naturgemäß bilateralen Fokus der nationalen Entwicklungszusammenarbeit einzelner, unabhängig voneinander agierender Staaten zu erweitern und auf die Ebene biregionaler Programme zur Förderung der regionalen und interregionalen Integration anzuheben. Nach einer überwiegend positiven Bewertung der Ergebnisse des URB-AL-Programms durch unabhängige Gutachter und Programmverantwortliche (vgl. DE GROOTE & CABALLEROS 2004; UGARTE & VERGARA 2006 u. GODÍÑEZ ZÚÑIGA & HUERTO ROMERO 2004) wurde beim dritten Gipfel der Staats- und Regierungschefs Lateinamerikas, der Karibik und Europas im Mai 2004 in Guadalajara der Beschluss gefasst, die horizontalen EU-Programme für dezentrale Kooperation fortzuführen¹ – ein klarer Auftrag an die ausführenden Organe europäischer Politik, der jedoch von EuropeAid im Hinblick auf das URB-AL-Programm nicht befolgt wird (vgl. ROTHFUSS 2006a, S. 172).

Ganz abgesehen von der wechselhaften Wetterlage europäischer Außen- und Entwicklungspolitik haben die URB-AL-Städtenetzwerke einen wertvollen Beitrag zur anwendungsorientierten Weiterentwicklung des Instruments der transnationalen Städtenetzwerkkooperation geleistet. Mit der vorliegenden Arbeit sollte ein Beitrag zu einer theoriegeleiteten systematischen Aufbereitung der in den vergangenen zehn Jahren gemachten Erfahrungen geleistet und ihre Überführung in konzeptionelle Leitlinien für eine zukünftige Verbesserung dieses Kooperationsinstruments vorgenommen werden. Wie das einleitende Zitat von UN-HABITAT (2001a, S. 3) betont, sind Ansätze eines „*demand-led sharing of operational experience among practitioners*“ als zeitgemäßes methodisches Vorgehen der interkommunalen Kooperation zwischen gleichberechtigten Partnern nicht mehr wegzudenken. Betrachtet man staatliche Entwicklungszusammenarbeit nicht als Exklusivrecht zentralstaatlicher Organe, so stellt die Mobilisierung der umfangreichen Know-how-Ressourcen kommunaler Institutionen eine sinnvolle Ergänzung des gegebenen Spektrums klassischer bilateraler Entwicklungshilfe dar. Durch die Eigenverantwortlichkeit der Akteure, durch die Breitenwirksamkeit des viele Partner umfassenden Netzwerkansatzes und durch die zusätzlich auf lokaler Ebene mobilisierten

¹ Vgl. die Abschnitte 86 bis 88 der „*Declaración de Guadalajara*“: http://ec.europa.eu/comm/world/lac-guadal/declar/01_decl_polit_final_en.pdf.

eigenen Ressourcen bieten transnationale Städtenetzwerke die Chance, die lokale Entwicklungsdynamik bei den Partnern wirksam zu entfalten. Wenn auch die Konzeption der URB-AL-Städtenetzwerke bezüglich der Mobilisierung dieser Potenziale noch Defizite aufweist, so konnten doch im Verlauf dieser Arbeit generelle Leitlinien herausgearbeitet werden, die es erlauben, die Wirksamkeit transnationaler Städtenetzwerkkooperation generell zu verbessern.

Der Ausblick auf die Entwicklungspotenziale transnationaler Städtenetzwerke wird im ersten der drei folgenden Unterkapitel am Beispiel des URB-AL-Netzwerks Nr. 8 „Steuerung der urbanen Mobilität“ dargelegt, welches im Begriff ist, von der koordinierenden Landeshauptstadt Stuttgart auf eine dauerhafte Basis gestellt und für Städte weltweit geöffnet zu werden (Kap. 7.1). Inwiefern transnationale Städtenetzwerkkooperation auch als Instrument zur Förderung regionaler Integration und zur basisdemokratischen Fundierung einer zukünftigen *Global Governance*-Architektur dienen kann (s. Kap. 7.2), muss in weiterführender Forschung geklärt werden. Dies gilt analog im Hinblick auf die Frage, ob die horizontalen Kooperationsprozesse neben fachlichen Aspekten des Know-how-Transfers auch einen Beitrag zur Völkerverständigung und dauerhaften Friedenssicherung leisten können (Kap. 7.3).

7.1 Cities for Mobility: Ausbau eines URB-AL-Netzwerks zum Global Player?

„La sostenibilidad de una Red requiere recursos financieros, voluntad política y visión.”¹

DE GROOTE & CABALLEROS 2004, S. 51

Wie bereits in Kapitel 5.3.2 erwähnt wurde, stellte die Landeshauptstadt Stuttgart zum Ende des EU-geförderten Koordinationszeitraums – ungeachtet des seitens der Mitglieder in der Befragung Nr. 2 „Evaluierung“ ausgedrückten Interesses an einer Fortsetzung der Arbeiten – zunächst sämtliche Koordinationsaktivitäten des Netzwerks Nr. 8 „Steuerung der urbanen Mobilität“ ein. Ab November 2004 konnte jedoch zumindest die Wiederaufnahme der Grundfunktionen der Netzwerkkoordination erreicht werden. Schließlich nahm das transnationale Städtenetzwerk die wichtigsten formalen Hürden auf dem Weg zu einer dauerhaften Konsolidierung, als der Oberbürgermeister Stuttgarts im Oktober 2005 und der Gemeinderat einstimmig im April 2006 dem Konzept zustimmten, das europäisch-lateinamerikanische Städtenetzwerk dauerhaft weiter zu koordinieren und unter der Bezeichnung „*Cities for Mobility*“ weltweit auszubauen.²

In Stuttgart trafen die vier wichtigsten Grundvoraussetzungen zusammen, die laut UGARTE & VERGARA (2006, S. 60) gegeben sein müssen, um eine dauerhafte Fortsetzung eines thematischen URB-AL-Städtenetzwerks sicherzustellen:

¹ „Die dauerhafte Fortführung eines [URB-AL-]Netzwerks erfordert finanzielle Mittel, politischen Willen und Vision.“ (Übers. d. Verf.)

² Nähere Informationen zu *Cities for Mobility*: <http://www.cities-for-mobility.org>. In der 2002 durchgeführten Befragung Nr. 2 „Evaluation“ hatten 84% (20% „ja“ u. 64% „eher ja“) der europäischen und 84,8% (50% „ja“ u. 34,8% „eher ja“) der lateinamerikanischen Befragten eine weltweite Öffnung des Städtenetzwerks befürwortet.

„[...] *suficiencia y capacidad de tener recursos financieros propios, disponibilidad de recursos humanos técnicamente capacitados, voluntad política de las autoridades, y la existencia de una sintonía directa en la temática y en la estrategia de la ciudad o municipio que desea coordinar la red.*”¹

Stuttgart und die umliegende Region sehen sich seit über 120 Jahren eng mit der Entwicklung und Produktion moderner Mobilitätstechnologien verbunden und hängen wirtschaftlich stark von diesem Industriezweig ab. Über die Automobilproduktion und Zuliefererbetriebe hinaus hat sich auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs in den vergangenen Jahrzehnten ein multidisziplinäres Kompetenzzentrum aus Industrie, Wissenschaft und Dienstleistungsunternehmen etabliert. So stimmen das Thema des Netzwerks, die regionale Wirtschaftsstruktur und das seitens der Kommunalpolitik angestrebte Profil Stuttgarts als Weltkompetenzzentrum in Mobilitätsfragen in überzeugender Weise überein und sind als positive Rahmenbedingung für die dauerhafte Fortsetzung der Arbeit des transnationalen Städtenetzwerks zu werten.

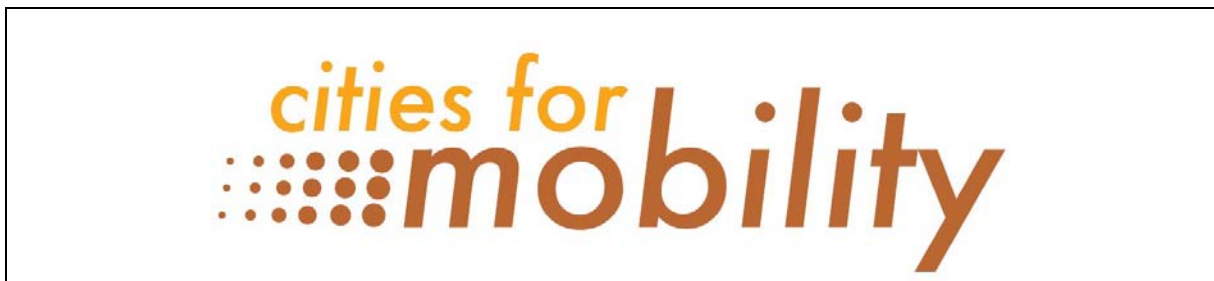


Abb. 75: Logo des weltweit ausgerichteten Städtenetzwerks *Cities for Mobility*

Vom strategischen Ansatz her soll das Netzwerk den beteiligten Stadtverwaltungen bei der Umsetzung nachhaltiger urbaner Mobilitätsformen dienen. In diesem Sinne soll *Cities for Mobility als dezentraler „Think Tank“ und Innovationsmotor* der vernetzten Stadtverwaltungen im Zusammenwirken mit Wirtschaft, Forschung und zivilgesellschaftlichen Organisationen agieren: Als Entwicklungs-, Austausch- und Kooperationsplattform für Städte, die lokale Innovationen für eine zukunftsfähige Mobilität vorantreiben wollen.² Stuttgarts Oberbürgermeister Dr. Wolfgang Schuster sieht eine Stadt wie Stuttgart, die zu den Globalisierungsgewinnern gehört, auch in der Verantwortung ihren eigenen Beitrag zu leisten, um Globalisierung gerechter zu gestalten.³ Diese Programmierung des globalen Städtenetzwerks drückt sich unter anderem darin aus, dass zukünftig zu erhebende Mitgliedsbeiträge, die im Vergleich zu sonstigen Städtenetzwerken sehr niedrig gehalten werden sollen, nach Stadt- bzw. Unternehmensgröße und nach Entwicklungsstand des Herkunftslands differenziert werden: Während

¹ „[...] Ausreichende Mobilisierbarkeit und Kapazität im Hinblick auf eigene finanzielle Ressourcen, Verfügbarkeit eines fachlich kompetenten Mitarbeiterstabs, politischer Wille der Entscheidungsinstanzen und das Vorhandensein einer direkten Übereinstimmung zwischen dem Thema und der Strategie der Stadt oder Gemeinde, die das Netzwerk koordinieren will.“ (Übers. d. Verf.)

² Im Mittelpunkt stehen dabei drei thematische Achsen: 1.) sozialgerechte Mobilität (Armutproblematik); 2.) wirtschaftsgerechte Mobilität (funktionsfähige Städte) und 3.) umweltgerechte Mobilität (Schadstoffproblematik, Energieeinsparung und erneuerbare Energieressourcen).

³ Expertengespräch mit Oberbürgermeister Dr. Wolfgang Schuster am 22.10.2005 in Stuttgart.

Partner aus OECD-Staaten den vollen Beitragssatz¹ zu entrichten haben, halbiert sich dieser für Nicht-OECD-Partner und beträgt nur noch ein Viertel für Mitglieder aus den „*Least Developed Countries*“. Der Status „*Observing Partner*“ erlaubt ebenfalls den Zugang zu zentralen Leistungen des Netzwerks, wobei hier diese finanzielle Zugangsbarriere vollständig entfällt.

Als weitere Maßnahme für die Sicherstellung einer geographisch ausgeglichenen Beteiligungsstruktur des Städtenetzwerks *Cities for Mobility* ist die Etablierung von **Regionalkoordinatorinstädten** mit eigenen regionalen Veranstaltungen für jeden größeren Sprach- und Kulturraum vorgesehen (vgl. ROTHFUSS & MARIN COTS 2005).² In Lateinamerika wurden diesbezüglich bereits Sondierungsgespräche mit Porto Alegre für die lusophonen und mit Querétaro, Mexiko, für die spanischsprachigen Staaten geführt. Durch die Unterstützung der Regionalkoordinatoren soll erreicht werden, dass eine verstärkte interne Vernetzung und damit Integration innerhalb des betreffenden Sprachraums stattfindet. Bei einer Ausweitung der Netzwerkbeziehungen auf die Staaten Afrikas und Asiens kann Brasilien unterstützend bei der Integration neuer Partnerstädte aus den lusophonen Staaten dieser Regionen wirken. Mit der Funktion Querétaros als Regionalkoordinatorinstadt verbindet sich neben einer generell intensivierten Betreuung des spanischsprachigen Kooperationsraums in Lateinamerika die Chance, die Einbindung mexikanischer, zentralamerikanischer und karibischer Städte in das Netzwerk und damit auch in den lateinamerikanischen Integrationsprozess zu fördern. Mit dem gleichen Anliegen wurden bereits erste Gespräche mit der Stadt Istanbul geführt über eine mögliche Wahrnehmung der Regionalkoordination für die zukünftige Integration des Nahen und Mittleren Ostens sowie der übrigen Staaten des islamischen Kulturraums.³

Im Rahmen des **kommunal-außenpolitischen Konzepts der Landeshauptstadt Stuttgart** ergänzt sich das transnationale Städtenetzwerk *Cities for Mobility* mit den Zielen der parallel verfolgten „Stuttgarter Partnerschaft Eine Welt“⁴ und lässt dadurch wertvolle Synergieeffekte erwarten. Die Vernetzungsinitiative wurde durch die Landeshauptstadt als Folge der Unterzeichnung der UCLG-Millenniumserklärung der Kommunen⁵ – einer Initiative von über 1.000 Kommunen zur Unterstützung der Weltgemeinschaft im Erreichen der Millenniumsziele der Vereinten Nationen (vgl. HERFKENS 2006 u. NIETSCH 2006) – ins Leben gerufen. In

¹ Geplant sind für Kommunen aus OECD-Staaten jährliche Beitragssätze von 500 Euro (bis 250.000 Einwohner), 1.000 Euro (bis eine Million) und 2.000 Euro (ab eine Million). In der 2002 durchgeführten Befragung Nr. 2 „Evaluation“ hatten 48,3% der lateinamerikanischen und 62,6% der europäischen Befragten des Netzwerks Nr. 8 angegeben, sich einen jährlichen Mitgliedsbeitrag von 500 Euro und mehr vorstellen zu können. (vgl. ROTHFUSS 2002d, S. 6).

² Das Konzept der Regionalkoordination geht auf die Ergebnisse der 2002 durchgeführten Befragung Nr. 2 „Evaluation“ zurück, bei der die Ernennung von Subkoordinatoren für die verschiedenen Regionen Lateinamerikas die am häufigsten gebrachte Anregung (4 Nennungen) auf die offene Frage „Haben Sie Vorschläge für die Verbesserung/Ergänzung der Koordinationstätigkeit?“ war (vgl. ROTHFUSS 2002c, S. 11). KEINER & KIM (2006, S. 14) beschreiben das Konzept der Regionalbüros als Managementmethode größerer Städtenetzwerke, mit der die intensivere Einbindung und das genauere Eingehen auf die Mitglieder einer Region gewährleistet werden soll.

³ Expertengespräch mit Fatih Onçu, Berater für internationale Beziehungen des Bürgermeisters von Istanbul und des Bürgermeisters der ersten Mitgliedsstadt des Netzwerks *Cities for Mobility* außerhalb Europas und Lateinamerikas, der türkischen Stadt Eskisehir (Odunpazari Municipality), am 31.01.2006 in Stuttgart.

⁴ <http://www.stuttgart.de/sde/menu/frame/top.php?seite=http%3A//www.stuttgart.de/sde/item/gen/161518.htm>

⁵ <http://www.cities-localgovernments.org/uclg/index.asp?pag=template.asp&L=EN&ID=208>

einem für deutsche Kommunen bisher einmaligen Abkommen zwischen der Stadtverwaltung Stuttgart und der Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit – GTZ sagte diese die Unterstützung der Initiative zur Vernetzung aller Stuttgarter Institutionen der Eine-Welt-Arbeit zu und wird sie in Form der Entsendung eines Experten an die Kommunalverwaltung auf fünf Jahre mittragen (vgl. hierzu auch KREHER 2006 u. SCHUSTER 2006, S. 5).

Die GTZ-Unterstützung könnte sich auch als zentral für *Cities for Mobility* herausstellen, insbesondere wenn es um die beratende Unterstützung bei der Erschließung nationaler und internationaler Fördermittel für Kooperationsprojekte zwischen den Mitgliedsstädten geht – einer der zukünftigen Kernaufgaben der Netzwerkkoordination.¹ Die Tatsache, dass das globale Städtenetzwerk *Cities for Mobility* über keine fest geregelte Finanzierungsbasis für seine Aktivitäten mehr verfügen wird, wie dies unter dem URB-AL-Programm mit seinen regelmäßigen *Calls for Projects* der Fall war, bedeutet zwar ein höheres Risiko und einen größeren Aufwand hinsichtlich der erforderlichen Akquirierung alternativer Fördermittel. Gleichzeitig birgt die Unabhängigkeit von fest vorgefügten Programmkonzepten die Chance für die beteiligten Städte, selbst die Agenda des Netzwerks zu bestimmen. Um trotzdem externe Finanzierungsquellen für die Kooperationsaktivitäten erschließen zu können, ist es von zentraler Bedeutung, dass das Netzwerk es schafft, durch seine Reichweite und innovative Dynamik für Stadtverwaltungen, Firmen und staatliche Förderinstitutionen zu einem attraktiven Partner im Entwickeln und Erproben zukunftsweisender Lösungsansätze sowie im Erreichen globaler Nachhaltigkeitsziele im urbanen Verkehrsbereich zu werden.

Weltweit nimmt unter nationalen und multilateralen Geberinstitutionen das Bewusstsein zu, dass die Bereitstellung von Fördermitteln für die dezentrale Zusammenarbeit zwischen Kommunen ein effizientes Instrument zur Förderung des globalen Wandels im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung darstellt. Damit sich dieses Bewusstsein in Zukunft auch in Deutschland in der Schaffung nationaler Fördertöpfe für kommunale Entwicklungszusammenarbeit niederschlägt,² hat die Landeshauptstadt Stuttgart bereits eine Dialoginitiative mit dem Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung – BMZ und der GTZ eingeleitet, die auch auf die Kreditanstalt für Wiederaufbau – KfW ausgeweitet werden soll. Die Förderung einer starken Bewegung kommunaler Entwicklungszusammenarbeit bedeutete schließlich die Fortsetzung einer langen Tradition starker kommunaler Selbstverwaltung im föderalen System der Bundesrepublik Deutschland und würde die bereits aus Eigenanstrengung erzielten Erfolge deutscher Städte fortschreiben helfen.³

¹ Bei der 2005 durchgeführten Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“ wurde von den 70 befragten Projektteilnehmern auf die offene Frage nach Maßnahmen, die die lokale Umsetzung von Projektergebnissen fördern und erleichtern könnten, der Aspekt der Vermittlung zusätzlicher internationaler Finanzierungsmöglichkeiten am häufigsten genannt (13 Nennungen; EU: 6 u. LA: 7).

² So wie etwa in Frankreich bereits 1992 (vgl. VIRAPATIRIN 2004, S. 92f.) oder in Spanien, wo durch dezentrale Zusammenarbeit ein jährliches Hilfevolumen von 300 Mio. Euro mobilisiert wird (vgl. LOSADA PASSOLS 2004, S. 151). Trotzdem stellt LOSADA PASSOLS (ebd., S. 136) fest, dass es bisher keine europäische Regierung geschafft hat, ein stabiles und finanziell ausreichend ausgestattetes Programm aufzustellen.

³ CRAMER & SCHMITZ (2004, S. 20) konstatieren bereits eine zunehmende Einbeziehung der Erfahrungen kommunaler Selbstverwaltung in die deutsche Entwicklungszusammenarbeit (vgl. hierzu auch GTZ 2003).

Für ein erfolgreiches Etablieren von *Cities for Mobility* als globales Innovationsnetzwerk und Sprachrohr für die kommunalen Anliegen im Hinblick auf die Realisierung einer zukunftsfähigen Mobilität nimmt die **Zusammenarbeit mit komplementären Vernetzungsinitiativen** eine Schlüsselrolle ein. So wurde auf die Initiative des Stuttgarter URB-AL-Netzwerks „Steuerung der urbanen Mobilität“ Ende 2005 eine virtuelle Austauschplattform im Internet eingerichtet,¹ die seither für die Koordinierung gemeinsamer Anliegen der thematischen URB-AL-Städtenetzwerke genutzt wird und auch bereits seitens der URB-AL II-Evaluatoren UGARTE & VERGARA (2006, S. 59) als positives Signal der Koordinatorenstädte für weiter reichende Integrationsbestrebungen gewertet wurde:

*„se ha constatado el embrión de una posible creación de una asociación URB-AL, entre todas las ciudades y redes participantes, que pueda constituirse como un referente para las futuras programaciones, o como un ente consultivo sobre las relaciones entre AL y la UE.“*²

Das netzwerkübergreifende Informationsmedium „URB-AL Info“ wurde bereits genutzt, um auf die Fortsetzung der Aktivitäten des Stuttgarter Städtenetzwerks hinzuweisen (vgl. ROTHFUSS & MARÍN COTS 2005). Nun ist in einer weiteren Initiative geplant, alle im Bereich nachhaltigen Verkehrsmanagements dauerhaft kooperationswilligen Kommunalverwaltungen aus den übrigen URB-AL-Netzwerken im „Sammelbecken“ *Cities for Mobility* zusammenzuführen.

Mit dem subregionalen Städtenetzwerk *Mercociudades* ist seit Anfang 2006 ein Kooperationsabkommen in Vorbereitung. Durch den Dialogprozess wurde die Gründung einer permanenten Arbeitsgruppe zum Thema „städtischer Verkehr“ in diesem Städtenetzwerk angestoßen, die in Zukunft die Zusammenarbeit mit *Cities for Mobility* koordinieren wird.³ Die Städte des Mercosur, die bereits Mitglied im URB-AL-Netzwerk „Steuerung der urbanen Mobilität“ sind, sollen nun motiviert werden, dieser neuen Arbeitsgruppe „städtischer Verkehr“ beizutreten, um neben der euro-lateinamerikanischen Zusammenarbeit auch die subregionalen Verflechtungsbeziehungen im Sinne einer verstärkten Süd-Süd-Kooperation⁴ zwischen den südamerikanischen Partnern zu stärken.⁵

Die Gründung der *Mercociudades*-Arbeitsgruppe fügt sich als subregionaler Baustein ein in die übergeordnete globale Strategie der Landeshauptstadt Stuttgart, ein mit diesem vergleichbares „Committee on Urban Transport“ im Rahmen des Weltstädtebunds *United Cities and*

¹ Nähere Informationen siehe: <http://es.groups.yahoo.com/group/Coordinadores-URB-AL>

² „Es konnte das Entstehen einer Keimzelle für die mögliche Schaffung einer URB-AL-Vereinigung festgestellt werden, die alle beteiligten Städte und Netzwerke umfasst und sich als Dialogpartner für zukünftige Programmierungen der EU-Außenhilfe bzw. als Konsultationsstelle für Fragen der Beziehungen zwischen Lateinamerika und der Europäischen Union etablieren könnte.“ (Übers. d. Verf.)

³ Expertengespräch mit dem *Secretario Ejecutivo* des Städtenetzwerks *Mercociudades* und Bürgermeister von Santo André (BR), João Avamelino, am 28.03.2006 in Montevideo.

⁴ UN-HABITAT (2001a, S. 16) stellt fest, dass die Süd-Süd-Kooperation zwischen Kommunen weltweit noch sehr schwach ausgeprägt ist und mit Hilfe von Nord-Süd-Kooperationen angestoßen werden kann.

⁵ Die neue Arbeitsgruppe „städtischer Verkehr“ im Rahmen von *Mercociudades* wird von San Martín, Buenos Aires, koordiniert, welches aus Anlass dieser geplanten Zusammenarbeit auch *Cities for Mobility* beiträt (Expertengespräch mit Dr. Alberto Pontoni, 28.03.2006, in Montevideo).

Local Governments – UCLG aufzubauen und zu koordinieren.¹ Vorgespräche hierfür wurden vom Stuttgarter Oberbürgermeister bereits im Februar 2006 anlässlich des Treffens des *Executive Board* der UCLG bei der Weltbank in Washington geführt und es besteht die Aussicht auf eine dauerhafte Übernahme dieser Funktion ab 2007. Im Rahmen des Aufbaus eines UCLG-Komitees für städtische Verkehrsfragen müsste Stuttgart parallel zu *Cities for Mobility* ein UCLG-Subnetzwerk von Stadtverwaltungen und nationalen Städteverbänden aufbauen, das alle Regionen der Welt repräsentiert. Innerhalb des Gesamtverbands der UCLG, die rund 170.000 Stadtverwaltungen und damit über die Hälfte der Weltbevölkerung repräsentiert (vgl. BALTSCH & LEITERMANN 2004, S. 123), würde dieses Komitee die Aufgabe der Intensivierung der globalen Zusammenarbeit der Kommunen im Bereich des nachhaltigen städtischen Verkehrs sowie der Formulierung gemeinsamer Interessen und Positionen in diesen Fragen gegenüber sämtlichen supranationalen und multilateralen Regierungsinstitutionen weltweit übernehmen.²

Parallel hierzu laufen bereits Gespräche zur Verknüpfung von *Cities for Mobility* mit einer weiteren globalen Vernetzungsinitiative: Mit *Local Governments for Sustainability* – ICLEI wurden Möglichkeiten erörtert, eine vertiefte Zusammenarbeit und Koordination der Aktivitäten anzubahnen.³ Insbesondere mit dem ICLEI-Subnetzwerk „*Cities for Climate Protection*“, mit dem es einige Überschneidungen hinsichtlich des Mitgliederkreises gibt, könnten wertvolle Synergieeffekte erzielt werden: Beide Netzwerke verfolgen das Ziel, die CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich durch Energieeinsparung und den Einsatz erneuerbarer Energieträger zu reduzieren. Mit dem aktuell unter koreanischer Koordination (Metropolitanregion Ulsan) entstehenden globalen Städtenetzwerk *Worldwide Automotive Cities' Association* – WAA zur Vernetzung der weltweit bedeutendsten Standorte der Automobilproduktion sind ebenfalls Verhandlungen im Gange, um Synergieeffekte insbesondere in der industriellen Förderung alternativer Antriebstechnologien zu erzielen.

Durch den schrittweisen Ausbau der Verknüpfungen zwischen *Cities for Mobility* und komplementären Vernetzungsinitiativen könnte es Stuttgart durch entstehende Synergieeffekte mittelfristig gelingen, eine globale Scharnierfunktion in der Artikulation kommunaler Interessen für ein nachhaltiges urbanes Verkehrswesen einzunehmen.⁴ Das Stuttgarter Beispiel würde damit die Feststellung von KEINER & KIM (2006, S. 17) bestätigen, dass „*the most intensive sustainability networkers in European countries are not the capitals [...] not the prominent or larger global cities [...] but mid-sized, more regionally oriented, cities.*“ Als Stadt mit einem Anteil internationaler Bevölkerung von 25%, die aus rund 180 verschiedenen Nationen stammt (vgl. SCHUSTER 2001, S. 8), könnte Stuttgart seine relativ gute Positionierung als Wirtschaftsstandort innerhalb globaler Wirtschaftsnetzwerke – Stuttgart wird in der

¹ Nähere Informationen zu den UCLG-Komitees: <http://www.cities-localgovernments.org/uclg/>

² Expertengespräch mit Elisabeth Gateau, Generalsekretärin der UCLG, Barcelona, am 06.04.2006 in Berlin.

³ Expertengespräch mit Konrad Otto-Zimmermann, Generalsekretär ICLEI, Toronto, am 14.06.2005 in Frankfurt.

⁴ Zur konzeptionellen Fundierung der Ausweitung des Einflusses von Kommunen im Entwicklungsgeschehen durch transnationale Vernetzung siehe Abb. 1 bis Abb. 3.

Global City-Literatur als *Gamma World City* geführt¹ – in Zukunft auch als Sprachrohr kommunaler Interessen für eine positive Beeinflussung zukünftiger globaler Entwicklungen im weltweit zunehmend brisanten Problembereich städtischer Mobilität nutzen.

Dass Stuttgart selbst angesichts seiner immensen Verkehrsprobleme und der nahezu vollständigen Abhängigkeit von fossilen Energieträgern in dieser Hinsicht noch Lernbedarf aufzuweisen hat und keinesfalls als zukunftsfähiges und weltweit übertragbares Modell gelten kann, mindert nicht den Wert der kommunalen Vernetzungsinitiative. Schließlich zeigte die Fallstudie Criciúma, dass das Argument „Das machen die modernsten europäischen Städte auch so!“ manchen Kommunalpolitiker zu neuen Einsichten bringen konnte. Insbesondere verschiedene Schwellenländer zeigen eine große Dynamik, was den Trend zur Entwicklung und Anwendung erneuerbarer Kraftstoffe im Verkehrsbereich angeht. Die jüngste brasilianische Mitgliedsstadt im Städtenetzwerk *Cities for Mobility*, Rio Grande, hat in einem *Joint Venture* mit der örtlichen Universität eine Forschungsraffinerie für Biotreibstoffe aufgebaut, die in Zukunft die gesamte Fahrzeugflotte der Stadtverwaltung und die Busse im öffentlichen Nahverkehr mit Kraftstoffen aus lokalen Wertschöpfungsprozessen (Verwertung von Fischabfällen über Algen bis hin zu verschiedenen Energiepflanzen) versorgen wird. Vielleicht werden sich auch der Stuttgarter Gemeinderat und die kommunalen Verkehrsbetriebe einmal in der Frage alternativer Kraftstoffe von dem Argument überzeugen lassen „Das machen die fortschrittlichsten brasilianischen Städte auch so!“

7.2 Transnationale Städtenetzwerke als basisdemokratische Grundlage für Regionalisierung und Global Governance?

„Estos programas [de cooperación descentralizada] buscan reforzar los nexos entre los actores de las sociedades civiles de las dos regiones, pero también constituyen una importante contribución a la construcción de la integración latinoamericana desde la sociedad civil.“²

RÍMEZ 2005, S. 39

Durch den Zusammenschluss in supranationalen Staatenbündnissen sowie durch die Bildung globaler Regime (vgl. BREITMEIER 1996) in Politikbereichen, die in hohem Maße von weltweiten Interdependenzen gekennzeichnet sind, gelingt es den Nationalstaaten, einen Teil ihrer Steuerungsfähigkeit angesichts zunehmend globalisierter Entwicklungsprozesse zurückzugewinnen. Im Zuge der Verlagerung politischer Steuerungsmacht von der nationalen auf die supranationale und globale Ebene (s. hierzu auch Abb. 1 bis Abb. 3) entsteht jedoch zunächst ein Vakuum basisdemokratischer Kontrolle, da diese Maßstabsverschiebung erst in den Organisations- und Kommunikationsstrukturen der lokal bzw. national orientierten zivilgesellschaftlichen Akteure sowie im Bewusstsein der Bevölkerung als der kritischen Öffentlichkeit

¹ TAYLOR (2000, S. 15) ordnet Stuttgart neben Städte wie Abu Dhabi, Bogotá, Kairo, Detroit, Lisabon, Montevideo und Vancouver in die Untergruppe „Dii 2: *Some Evidence of World City Formation*“ der Hauptgruppe der „*Gamma World Cities*“ ein.

² „Diese Programme [der dezentralen Zusammenarbeit; Anm. d. Verf.] streben die Stärkung der Verbindungen zwischen den Akteuren der Zivilgesellschaften beider Regionen an, sie stellen aber auch einen wichtigen Beitrag zur Verwirklichung der lateinamerikanischen Integration von der Zivilgesellschaft her dar.“ (Übers. d. Verf.)

nachvollzogen werden muss (vgl. LEGGEWIE 2001, S. 474). Erst die Konstitution transnationaler Gesellschaft mit einem gemeinsamen grenzüberschreitenden Verantwortungsbewusstsein hinsichtlich des politischen Mitgestaltungsauftrags sorgt dafür, dass sich neben neu entstehenden regionalen und globalen Regimen auch ein wirksames Gegengewicht durch eine kritische Öffentlichkeit auf der neuen Prozessebene politischer Entscheidungsfindung bildet. Transnationale Städtenetzwerke und Kommunalverbände leisten hierzu im europäischen Rahmen bereits seit Jahrzehnten einen wertvollen Beitrag¹ und auch auf globaler Ebene sind vergleichbare Strukturen einer sich neu formierenden kommunalen Gegenmacht im Entstehen begriffen.² Im Gegensatz zu sonstigen *Policy Networks*, deren zivilgesellschaftliche Basis meist auf der Beteiligung von Firmen und NGOs beruht, basieren Städtenetzwerke auf demokratisch legitimierten und lokal rechenschaftspflichtigen Kommunalverwaltungen, also jener politischen Ebene, die dem Bürger am nächsten steht. Es gilt daher zu untersuchen, welchen Beitrag transnationale Städtenetzwerke leisten können, um durch eine systematische Einbindung in politische Entscheidungsfindungsprozesse auf globaler Ebene einen Beitrag von der Basis her zu leisten, etwaige Demokratielücken in einer entstehenden *Global Governance*-Architektur zu schließen.

Unter dem Blickwinkel der Strukturationstheorie von GIDDENS (1992) wäre es interessant zu untersuchen, inwieweit transnationale Städtenetzwerke durch den Aufbau kommunaler Interdependenzgeflechte bereits vorgezeichnete Strukturen der Regionalisierung und Globalisierung nachvollziehen bzw. jene Strukturen erst neu mitbegründen. Denn es ist anzunehmen, dass sie durch die Herstellung flächenhafter, intensiver Interaktionsbeziehungen und durch die Generierung eines gemeinsamen Bewusstseins unter lokalen Akteuren und der Bevölkerung langfristig auch Integrationsprozessen den Weg bereiten können („*estructurando espacios relacionales y espacios regionales*“³ wie es BRAUN 2004, S. 219 nennt). In weiterführender Forschung sollte deshalb die folgende Hypothese von UGARTE & VERGARA (2006, S. 49) überprüft werden: „*Las redes se revelan como un instrumento eficaz para promover la integración regional.*“⁴ Dass transnationale Städtenetzwerke tatsächlich als Integrationsinstrument wirken können, legen die umfangreichen Erfahrungen mit innereuropäischen Städtepartnerschaften nahe, die durch ihre flächenhafte Verbreitung und die tiefe Verwurzelung im Engagement der beteiligten lokalen Bevölkerungen den europäischen Integrationsprozess in den ersten Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg *bottom-up* vorbereitet und mitgestaltet haben (vgl. DERENBACH 2006, S. 43; GTZ 2003, S. 14; KEINER & KIM 2006, S. 5; KERN 2001, S. 104; PAUS 2003 u. UN-HABITAT 2001a, S. 14). Als theoretisch-konzeptioneller Untersuchungsrahmen für die empirische Überprüfung des Potenzials transnationaler Städtenetzwerke als Instrument der Regionalisierung bietet sich die handlungstheoretische Sozial-

¹ Z.B. in Form des Rates der Gemeinden und Regionen in Europa – RGRE (<http://www.ccre.org>), der über 100.000 Städte und Regionen vertritt (vgl. LOSADA PASSOLS 2004, S. 125).

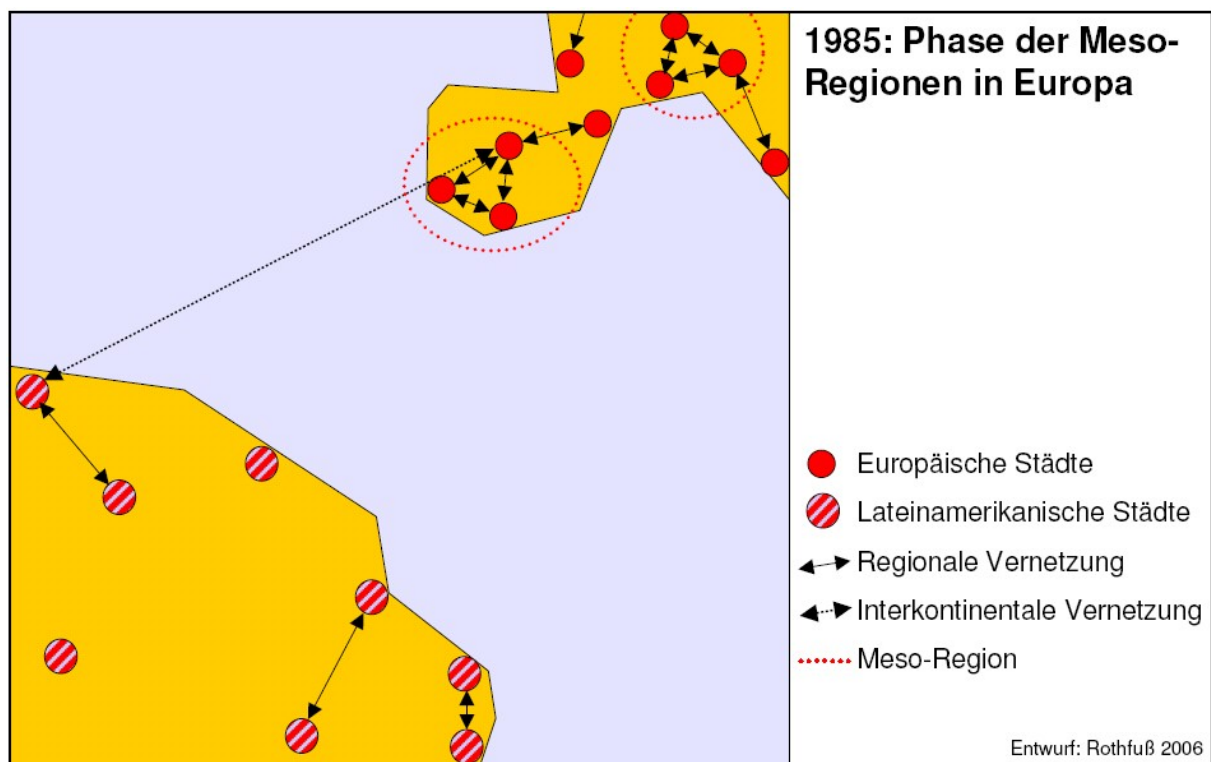
² Etwa durch den 2004 gegründeten Weltverband der Kommunen *United Cities and Local Governments* – UCLG (<http://www.cities-localgovernments.org>) oder das Städtenetzwerk *Local Governments for Sustainability* – ICLEI (<http://www.iclei.org>).

³ „indem sie relationale und regionale Räume strukturieren“ (Übers. d. Verf.)

⁴ „Die [URB-AL-Städte-]Netzwerke stellen sich als wirksames Instrument zur Förderung der regionalen Integration dar.“ (Übers. d. Verf.)

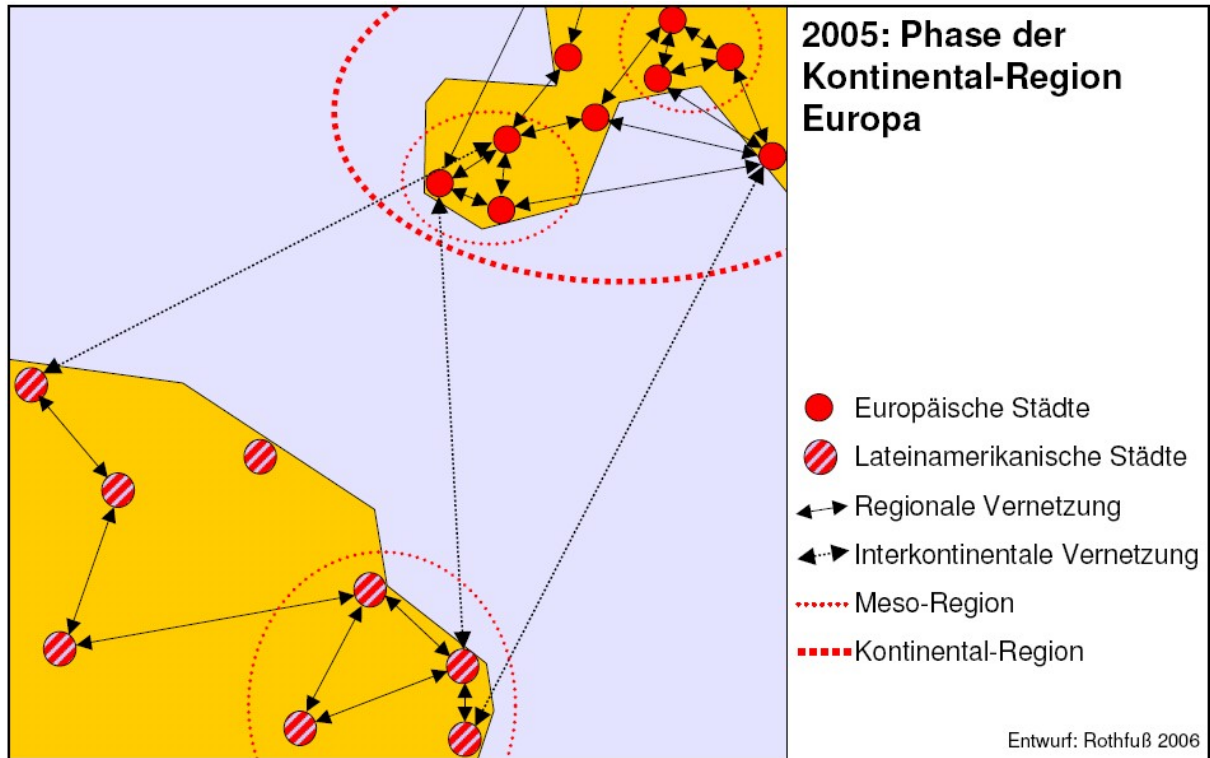
geographie an. Was ihr zufolge auf die „alltäglichen Regionalisierungen“ (WERLEN 1997) durch das Handeln einzelner Personen zutrifft, könnte auch auf die Herausbildung supranationaler Regionen übertragbar sein: Demnach entstünden diese über längere Zeiträume hinweg durch eine Zunahme der Dichte an Interaktionen und Interdependenzen der in ihnen handelnden Subjekte (vgl. WERLEN 2004, S. 341).

Der Prozess der Regionalisierung durch Vernetzung kann sich im Zeitalter moderner raumüberspringender Kommunikations- und Transportmittel auch unabhängig von physisch-räumlichen Zusammenhängen vollziehen, da die geographische Nähe keine zwingende Voraussetzung für die wechselseitige Erreichbarkeit und Interaktion mehr ist. Würde etwa die EU-Kommission den Beschluss der Staats- und Regierungschefs Europas und Lateinamerikas des Gipfeltreffens in Guadalajara im Mai 2004 befolgen, die URB-AL-Städtenetzwerke weiter zu verdichten und auf den karibischen Raum auszudehnen, so könnte durch das Zusammenspiel zahlreicher biregionaler Vernetzungsansätze in Politik (von der kommunalen bis zur multilateralen Ebene), Wirtschaft (durch Handel und Direktinvestitionen), Forschung („gemeinsamer Hochschulraum“; EU-KOMMISSION 2005c, S. 19) und europäischer Entwicklungszusammenarbeit ein wirkungsvoller Beitrag zum längerfristigen Zusammenwachsen einer bikontinentalen Region „EuroLatina“ geleistet werden (s. Abb. 76 bis Abb. 78).



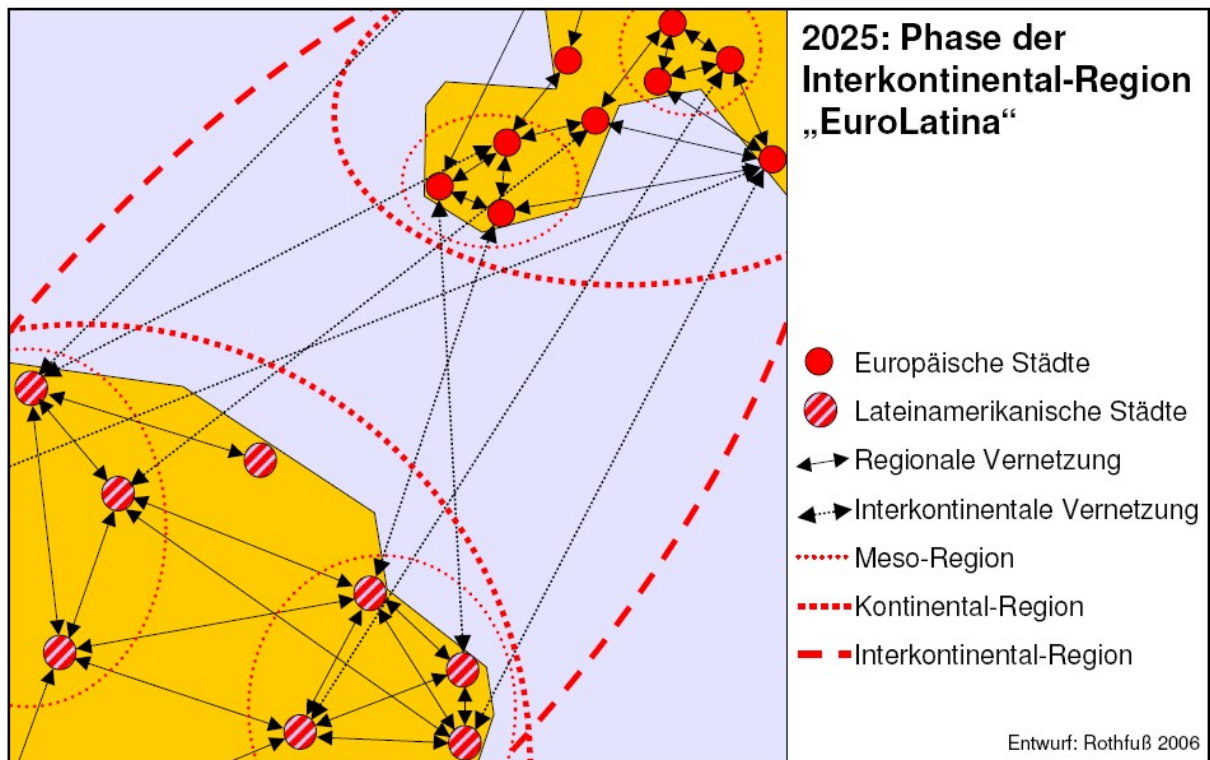
Quelle: Verändert nach ROTHFUSS 2006a, S. 173f.

Abb. 76: Schematische Darstellung regionaler und interregionaler Integrationsprozesse durch die Interaktion lokaler Akteure in Europa und Lateinamerika; Stand ca. 1985



Quelle: Verändert nach ROTHFUSS 2006a, S. 173f.

Abb. 77: Schematische Darstellung regionaler und interregionaler Integrationsprozesse durch die Interaktion lokaler Akteure in Europa und Lateinamerika; Stand ca. 2005



Quelle: Verändert nach ROTHFUSS 2006a, S. 173f.

Abb. 78: Schematische Darstellung regionaler und interregionaler Integrationsprozesse durch die Interaktion lokaler Akteure in Europa und Lateinamerika; Szenario ca. 2025

Eine bikontinentale Region *EuroLatina* könnte in einer noch nicht formalisierten Phase zunächst etwa im Sinne einer „Lernenden Region“ verstanden werden; sie wäre demnach „weder als Struktur- noch als Funktionalregion oder politisch-administrative Einheit zu konzipieren, sondern als polyzentrisches *Feld* von einzelnen Akteuren und Organisationen“¹ (BUTZIN 2000, S. 157). ALBERT et al. (2003, S. 523) zufolge ließe sich ein solches Regionalkonstrukt auch den „gänzlich neuen, nicht eindeutig territorial fixierbaren Formen von ‚Regionalheit‘“ zuordnen, die sich im „Wechselspiel eines politischen, wirtschaftlichen und kulturellen ‚region building‘ und eines räumliche Leitbilder produzierenden akademischen Diskurses ergeben“ (ebd.). Es ist davon auszugehen, dass mit zunehmender Interaktionsdichte auch in solchen Regionalkonstrukten Prozesse der gemeinsamen Identitätsbildung zu greifen beginnen, wie sie CAPPELLIN (1998, S. 104) für die mehrere Länder umfassenden Kooperationsräume innerhalb Europas prognostiziert: „*The process of co-operation is a learning process which, in the near future, may enable those macro-regions to develop a kind of ‘soft’ identity or a sense of unity which is the prerequisite for outlining a common development strategy*“. Die Entwicklung einer „*‘soft’ identity*“ bzw. eines „*sense of unity*“ war auch im Rahmen der transnationalen Städtenetzwerkkooperation des URB-AL-Programms im Ansatz nachweisbar: Der Befragung Nr. 3 „Projektkooperation“ im Jahre 2005 zufolge hat die Zusammenarbeit innerhalb des Netzwerks Nr. 8 „Steuerung der urbanen Mobilität“ dazu beigetragen, das interregionale Solidaritätsgefühl beiderseits des Atlantiks und bei den lateinamerikanischen Partnern insbesondere auch die regionale Identität deutlich zu stärken (vgl. ROTHFUSS 2006a, S. 171). Auf einer Likert-Skala von 0 bis 10 („gar nicht“ bis „sehr stark“) gaben die Befragten an, wie viel stärker sie seither die Bedeutung der Solidarität zwischen beiden Regionen wahrnehmen. Während die Europäer diesen Aspekt mit 8,1 Punkten bewerteten, war bei den Lateinamerikanern mit 9,2 Punkten die gegenseitige Solidarität durch die europäisch-lateinamerikanische Zusammenarbeit sogar noch stärker ins Bewusstsein gerückt worden. Die durch die Netzwerkkooperation wahrgenommene Stärkung der regionalen Identität als Europäer bzw. als Lateinamerikaner gaben die europäischen Befragten mit 6,3 und die lateinamerikanischen noch deutlich höher mit 8,5 Punkten an.

7.3 Transnationale Städtenetzwerke als Instrument zur Überbrückung kulturell-räumlicher Gräben?

„Spanning socioeconomic, political and cultural gaps, networks also manage relationships that might otherwise degenerate into counterproductive confrontation.“

KEINER & KIM 2006, S. 12

Das Instrument der transnationalen Städtenetzwerkkooperation weist aufgrund seines Ansatzes der horizontalen Verknüpfung einer Vielzahl lokaler Partner ein hohes Potenzial auf, wertvolle Impulse zur Formierung einer neuen globalen Kooperationskultur zu geben. Während Entwicklungszusammenarbeit droht, in Anbetracht sich vertiefender weltpolitischer Gräben immer stärker zu einem „Anhängsel außen- und sicherheitspolitischer Interessen“

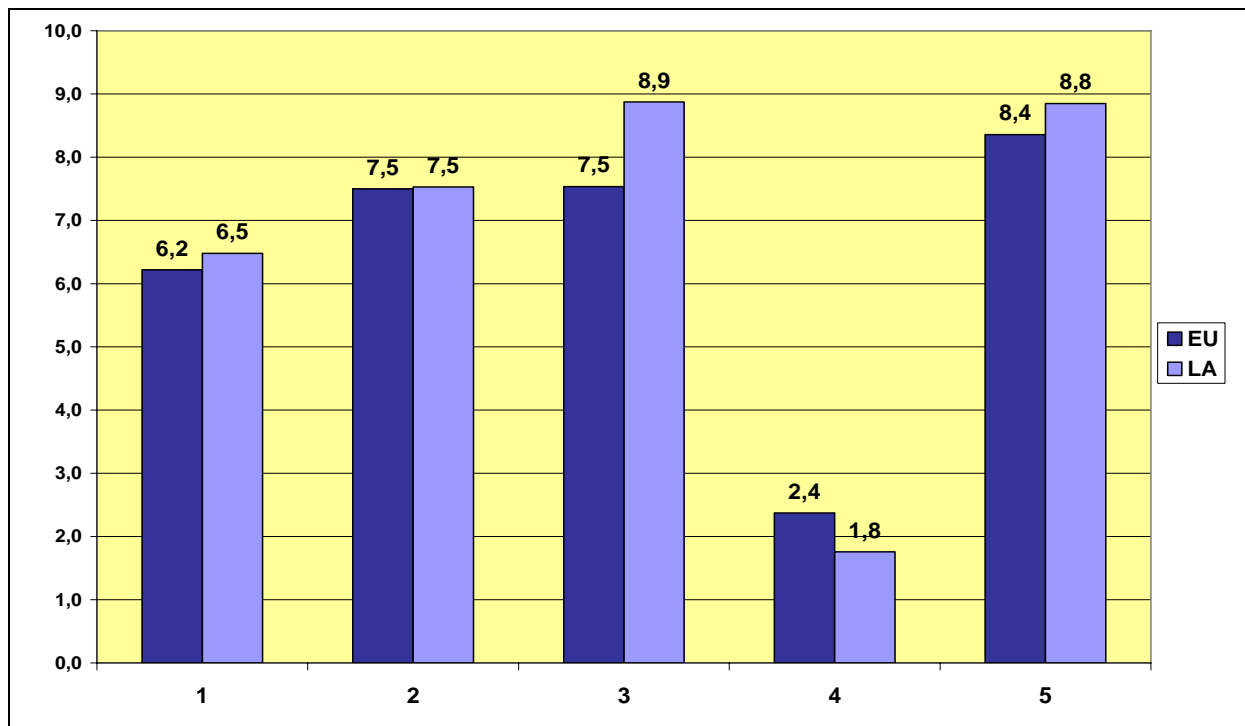
¹ Hervorhebung im Original.

(TANNOUS 2003, S. 237) zu werden, könnte der Ansatz der horizontalen Vernetzung lokaler Akteure einen Beitrag dazu zu leisten, Vertrauen (wieder) herzustellen. Dieses Signal wäre umso wichtiger, da in Anbetracht eines sich seit Jahren verschärfenden, von einigen Staaten aber auch bewusst als geopolitisches Instrument eingesetzten „*Clash of Civilizations*“ (HUNTINGTON 1993; vgl. hierzu ALBERT et al. 2003, S. 520 u. REUBER & WOLKERSDORFER 2002) jene Strategien der internationalen Zusammenarbeit immer größere Bedeutung erlangen, die einen Beitrag zur Konstitution eines globalen Verantwortungsbewusstseins sowie einer globalen Vertrauensbasis zwischen den Völkern schaffen. Diese stellt schließlich eine unerlässliche Grundlage dar für ein konzertiertes Gegensteuern der Weltgemeinschaft im Hinblick auf sich verschärfende globale Probleme.

Gerade hierin liegt, wie die Ergebnisse der vorliegenden Arbeit andeuten, ein wichtiges Potenzial transnationaler Städtenetzwerkkooperation, dessen systematische Untersuchung jedoch weiterführender Forschung bedarf. Durch ihre ideologiefreie, anwendungsbezogene Ausrichtung, die Vielzahl der profitierenden Partner und die Ansiedlung auf der bürgernahen kommunalpolitischen Ebene sind Städtenetzwerke geeignet, breitenwirksam die Erfahrung friedlicher Zusammenarbeit und wechselseitiger Unterstützung unter lokalen Multiplikatoren zu ermöglichen. So wie Tausende von Städtepartnerschaften die Versöhnung zwischen den Völkern Europas nach dem Zweiten Weltkrieg flächendeckend erlebbar machten, so könnte auch die Kooperation in transnationalen Städtenetzwerken einen Beitrag dazu leisten, Vorurteile und Ressentiments durch die persönliche Erfahrung der friedlichen und unterstützenden Begegnung zwischen einer Vielzahl lokaler Partner aufzulösen. Wirksamer noch als eine schwer im Bewusstsein der Bevölkerung zu verankernde Weltethos-Lehre (vgl. KÜNG 1992 u. 1997; vgl. hierzu auch GERL-FALKOVITZ 2002) könnten das praktisch erlebte Miteinander und die gegenseitige Unterstützung lokaler Multiplikatoren im Rahmen transnationaler Netzwerkkooperation breitenwirksam Signale der Völkerverständigung geben und – eine entsprechende Ressourcenausstattung und Programmierung der Vernetzungslogik vorausgesetzt – einen Beitrag zur flächendeckenden Lösung gerade jener Entwicklungsprobleme leisten, die sich längerfristig zu globalen Sicherheitsproblemen entwickeln könnten.

Wie Abb. 79 verdeutlicht, schätzen die Netzwerkmitglieder Europas und Lateinamerikas kurz nach dem 11. September 2001 auf einer Likert-Skala von 0 bis 10 („völlig wirkungslos“ bis „extrem wirksam“) die verstärkte kommunale Kooperation (Teilfrage 3; EU: 7,5, LA: 8,9) und die persönliche Begegnung zwischen den Völkern (Teilfrage 5; EU: 8,4, LA: 8,8) als die wirksamsten von fünf zur Auswahl stehenden Maßnahmen ein, die potenziell friedenssichernd wirken könnten:

1. Verwirklichung des *freien Handels* für alle Länder der Welt
2. Verstärkung der *Kooperation* zwischen den Ländern *auf höchster Regierungsebene*
3. Verstärkung der *Kooperation* zwischen den Ländern *auf kommunaler Ebene*
4. Aufbau hoch technisierter *militärischer Verteidigungssysteme*
5. Förderung der *Kontakte zwischen* den Menschen der *verschiedenen Völker*



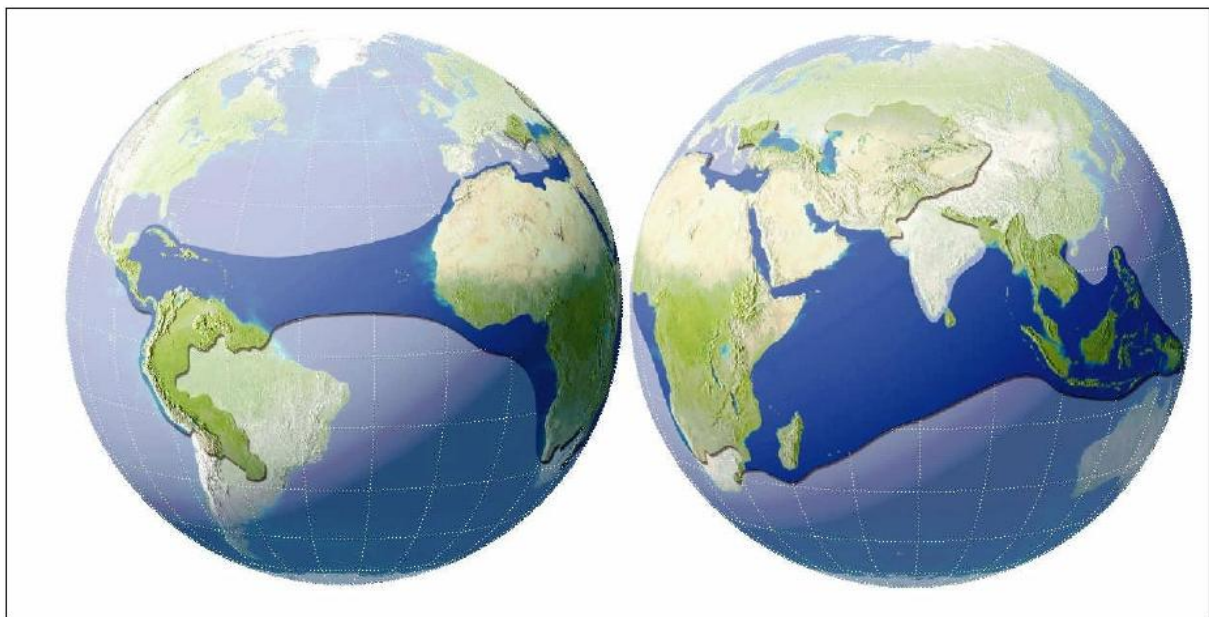
Quelle: Eigene Erhebungen 2001/2002

Abb. 79: Ergebnisse der Befragung Nr. 1 „Motivation“, Frage 8 (5 Teilfragen): „Wie wirksam sind Ihrer Meinung nach folgende Maßnahmen für die Schaffung eines dauerhaften Friedens zwischen den Völkern der Welt?“; n=105

Diese persönliche Einschätzung der europäischen und lateinamerikanischen Netzwerkpartner kann nur als erster Hinweis auf weiteren Forschungsbedarf hinsichtlich des Potenzials transnationaler Städtenetzwerkkooperation gesehen werden, auch breit angelegte Kooperations- und Verständigungsprozesse zwischen lokalen Akteuren unterschiedlicher Kulturräume anzustoßen. Bislang gibt es nur wenige thematische Städtenetze, die Partner westlicher und nichtwestlicher Kulturräume in größerer Zahl verbinden. Die von KEINER & KIM (2006, S. 16) durchgeführte Untersuchung der Beteiligung von Stadtverwaltungen an globalen Städtenetzwerken mit dem thematischen Fokus der nachhaltigen Entwicklung zeigt, dass sich die insbesondere in Europa und Nordamerika entstandenen transnationalen Städtenetze bisher hauptsächlich entlang kulturräumlicher Grenzen intensiver ausgebreitet haben. Im Mittelpunkt weiterführender geographischer Entwicklungsforschung sollte daher die Frage stehen, unter welchen Bedingungen das Instrument der transnationalen Städtenetzwerkkooperation in der Lage ist, Partner unterschiedlicher Kulturräume zu verbinden und, wo dies bereits erreicht wurde, die Frage nach den möglichen Auswirkungen der Austauschprozesse auf die wechselseitige Wahrnehmung, die Entstehung von Vertrauen und die Bildung eines gemeinsamen Verantwortungsbewusstseins zu klären.

In welchem Geiste, also mit welcher Programmierung hier die Interdependenz zwischen den Völkern unterschiedlicher Kulturräume gefördert werden sollte, ist eine Frage von zentraler Bedeutung, die zunehmend die Weltpolitik beschäftigt und auch spaltet. Aus der Perspektive des Konzepts der Interdependenz (vgl. SPINDLER 2003) mag BARNETT (2005, S. 46) zuzu-

stimmen sein, dass es sich bei den weltpolitischen Auseinandersetzungen der Zukunft in erster Linie um einen „*global conflict between the forces of connectedness and disconnectedness*“ handeln wird (s. Abb. 80). Die logische Antwort hierauf müsste demnach Integration, also Einbindung in bestehende Netzwerke sein. Der Pentagon-Strategie BARNETT sieht dabei als einzigen Lösungsweg die flächendeckende Ausbreitung der globalisierten Wirtschaftnetzwerke in bisher exkludierte Räume hinein („*nothing less than eliminating the Gap altogether*“; ebd., S. 56) – eine Vernetzungsstrategie, der bei Widerstand gemäß der vorherrschenden US-außenpolitischen Doktrin durchaus auch mit Hilfe des „*new security rule set called preemptive war*“ (ebd., S. 40) der Weg gebahnt werden soll.



Quelle: BARNETT 2003; <http://www.thomaspmbarnett.com/published/pentagonsnewmap.htm>

Abb. 80: „*The Pentagon’s New Map*“: „*Functioning Core*“ der Globalisierung in Nord und Süd und „*Gefahrenquelle*“ der „*Non-Integrating Gap*“ um den Äquator

Auch die Vernetzungsstrategie der transnationalen Städtenetzwerke muss sich zum Ziel setzen, die bisher von jeglicher wirtschaftlichen Dynamik exkludierten Räume zu integrieren, um so zu einer gleichmäßigeren Wohlstandsverteilung und einer langfristigen Friedenssicherung beizutragen. Doch worin liegt der Unterschied zwischen beiden Vernetzungsstrategien? Es ist die Programmierung, also die grundlegende Geisteshaltung, die ausschlaggebend ist für die Handlungslogik, mit der die Ziele der Vernetzung verfolgt werden und die letztendlich auch für die langfristigen Folgewirkungen der eingeleiteten Maßnahmen bestimmend ist.

Kooperative Netzwerkintegration im Rahmen transnationaler Städtenetzwerke sollte nach dem Fürsorgeprinzip, also im „Geist der Kooperation und Solidarität“ (PETRELLA 1997, S. 299) erfolgen. Nur so kann sie einen substanziellen Beitrag zur Sicherung eines dauerhaften Friedens leisten und die auf gegenseitigem Vertrauen sowie wechselseitiger Unterstützung beruhende *self-governability* einer erst im Entstehen befindlichen Weltgemeinschaft angesichts großer globaler Herausforderungen stärken.

Abstract

Transnationale Städtenetzwerke als Instrument interkommunaler Kooperation im Zeitalter globaler Vernetzung

Das europäisch-lateinamerikanische Städtenetzwerk URB-AL

Netzwerke spielen eine immer wichtigere Rolle als räumliche Struktur wirtschaftlicher Entwicklungsprozesse und auch als Form der Steuerung und Organisation politischer, unternehmerischer und sozialer Verflechtungen. Der Bedeutungszuwachs transnationaler Netzwerkstrukturen wurde erst durch die technologische Revolution im Bereich der Kommunikation und des Transportwesens ermöglicht. Im Hinblick auf die räumlichen Wirtschaftsstrukturen wurde er aber auch gefördert durch die Neudefinierung grundlegender raumordnerischer Ziele, die unter neoliberalen Vorzeichen in der Mehrzahl der Staaten keine räumlich ausgleichende Entwicklung mehr priorisieren, sondern die Steigerung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit spezialisierter Cluster um deren Positionierung in den globalen Wirtschaftsnetzwerken zu sichern.

Angesichts immer stärker auf die globale Ebene verlagertes politischer, wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Verflechtungen verlieren die Nationalstaaten zunehmend die Steuerungsfähigkeit über Abläufe in ihrem eigenen Territorium. Parallel zu diesem Denationalisierungsprozess vergrößert sich die Stärke und Reichweite des Einflusses der subnationalen Ebene. Stadtverwaltungen organisieren sich zunehmend in transnationalen bis hin zu globalen Städtenetzwerken, internationalisieren ihre Kooperationsbeziehungen und üben auch einen verstärkten Einfluss auf internationale politische Prozesse aus.

Das Instrument der „transnationalen Städtenetzwerkkooperation“ wird seit den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts immer stärker auch von verschiedenen internationalen und supranationalen Organisationen wie der Europäischen Union zur Förderung einer nachhaltigen urbanen Entwicklung eingesetzt. Seit 1996 fördert die EU durch das URB-AL-Programm den Aufbau von Städtenetzwerken, die bereits über 1.200 verschiedene Kommunalverwaltungen aus Europa und Lateinamerika vernetzen. Es hat zum Ziel, die Zusammenarbeit und den Erfahrungsaustausch zwischen den beiden Regionen zu fördern. Im Rahmen der 13 thematischen Netzwerke, von denen jedes ca. 150 bis 300 Städte umfasst, wurden bereits 177 Projekte mit rund 1.600 beteiligten Partnern genehmigt, die sich den unterschiedlichsten urbanen Fragestellungen im Hinblick auf eine nachhaltige Stadtentwicklung widmen.

Um das URB-AL-Programm als Instrument zur Förderung der Netzwerkkooperation systematisch untersuchen zu können, wurde das „Mehrebenenmodell zur Analyse transnationaler Städtenetzwerkkooperation“ entwickelt, das die unterschiedlichen Interaktionsebenen der Austauschprozesse wiedergibt (Gesamtprogramm, thematische Netzwerke, Projekte, Mitgliedsstädte und lokale zivilgesellschaftliche Partner). Zwischen diesen werden wechselseitige Informationsflüsse gefördert, die den beteiligten Stadtverwaltungen Werkzeuge zur Verfü-

gung stellen sollen, um ihre lokalen Entwicklungsbedingungen zu verbessern. Auf der Basis dieses Modells wurden am Beispiel des URB-AL-Netzwerks Nr. 8 „Steuerung der urbanen Mobilität“ umfangreiche empirische Untersuchungen durchgeführt, die der Überprüfung der zwei zentralen Hypothesen der Arbeit dienen. Diese postulieren erstens, dass die transnationale Städtenetzwerkkooperation ein effizientes Instrument zur breitenwirksamen Förderung nachhaltiger Entwicklungsprozesse im urbanen Raum ist und zweitens, dass erst eine kohärente Programmierung der Funktionslogik des Programms das Potenzial der Netzwerke für eine räumlich ausgleichende Entwicklungsförderung mobilisieren kann.

Durch den Vergleich des Entwicklungsstands der Staaten Lateinamerikas mit den im Rahmen des URB-AL-Programms entstandenen räumlichen Vernetzungsintensitäten und Asymmetrien werden die wichtigsten Faktoren herausgearbeitet, die den Zugang zu den Städtenetzwerken und die Übernahme zentraler Steuerungsfunktionen in ihnen erschweren. Diese führen etwa dazu, dass auf den verschiedenen Kooperationsebenen kleinere Städte aus ärmeren Staaten und Regionen mit mangelnder internationaler Erfahrung stark unterrepräsentiert sind. Die europäisch-lateinamerikanische Kooperation innerhalb der Städtenetzwerke wird schließlich im Hinblick auf jene Faktoren untersucht, welche die Austauschprozesse zwischen den unterschiedlichen Interaktionsebenen – vom Gesamtprogramm über das Netzwerk Nr. 8 und die dazu gehörigen Projektnetzwerke bis hin zu den Mitgliedsstädten – erschweren: Neben einer unzulänglichen strategischen Gesamtsteuerung des Programms, zu schwachen Koordinationszentralen innerhalb der thematischen Netzwerke, einem nicht ausreichend mobilisierten Potenzial der Projekte und organisationsinternen Problemen der Partnerstädte spielen dabei Sprachbarrieren eine zentrale Rolle.

Die konkreten lokalräumlichen Auswirkungen der transnationalen Städtenetzwerkkooperation werden schließlich anhand einer Fallstudie analysiert, die im südbrasilianischen Criciúma durchgeführt wurde. Dabei werden die Faktoren untersucht, die die Absorption und kommunalpolitische Umsetzung von Informationen und Impulsen aus dem Netzwerk *fördern* (politischer Wille, persönliches Engagement, qualifizierte Mitarbeiter, effiziente Institutionen, organisationsinterne sowie externe Kommunikations- und Kooperationsbereitschaft etc.), bzw. die sie *behindern* (mangelnde Rechtsstaatlichkeit und politische Wechsel, personelle Diskontinuität, mangelnde finanzielle Ressourcen und zu seltene Möglichkeiten für persönliche Netzwerkkontakte etc.).

Auf der Basis dieser empirischen Forschungsergebnisse werden abschließend die Hypothesen überprüft und die zentralen Aussagen in den Entwurf eines modellhaften Entwicklungsinstruments der transnationalen Städtenetzwerkkooperation eingebracht. Über die Formulierung konkreter Verbesserungsvorschläge für das URB-AL-Programm hinaus werden in einem Ausblick die Potenziale transnationaler Städtenetzwerke unter dem Blickwinkel der Dauerhaftigkeit, eines möglichen Beitrags zu Regionalisierung und *Global Governance* sowie zur Stärkung der Verbindungen zwischen unterschiedlichen Kulturräumen durch eine das gegenseitige Verständnis fördernde Zusammenarbeit auf der kommunalen Ebene diskutiert.

Summary

Transnational City Networks as an Instrument of Inter-City Cooperation in the Age of Global Interconnectedness

The Euro-Latin American City Network URB-AL

Networks play an ever-increasing role, not only as a form of steering and organising political, entrepreneurial and social relationships, but also as a main structuring force of spatial processes of economic development. The augmentation of the importance of transnational network structures has only become possible due to the technological revolution in the fields of communication and transportation. Regarding spatial economic structures, the appearance of networks has also been fostered by redefining the basic objective of territorial planning which, under the neoliberal paradigm, in the majority of countries does not pursue the goal of a balanced spatial development any more but the raising of international competitiveness of specialised clusters, aiming at securing their positions in the global networks of a liberalised economy.

In view of the fact that patterns of political, economic and social interconnectedness shift ever more towards the global level, the nation states increasingly lose control on processes occurring within their own territory. Parallel to this process of denationalisation the strength and reach of the influence of sub-national governments is growing. Local administrations increasingly engage in transnational and global city networks, internationalising their relations and exerting an augmented influence on international political decisions.

Since the 1990's, the instrument of "transnational city-network cooperation" has been increasingly used by different international and supranational organisations, such as the European Union to promote sustainable development in the urban sphere. Since 1996 the EU has been supporting the creation of several city networks in the framework of the URB-AL programme which connect over 1.200 different municipalities from Europe and Latin America. The programme aims at fostering the exchange of experience between both regions. Within the scope of the 13 thematic networks integrating 150 to 300 cities each, 177 projects with some 1.600 partners and dealing with a great variety of urban issues regarding sustainable urban development have been approved so far.

For the purpose of systematically scrutinising the URB-AL programme as an instrument for promoting network cooperation, a "multi-level model for the analysis of transnational city network cooperation" has been developed, which differentiates between the different levels where the exchange processes occur (overall programme, thematic networks, projects, member cities and local partners from civil society). Between those levels information flows are mobilised to allow the participating local authorities to use new tools for improving their institutional capacity and the general frame conditions for local development. Based on this model, extensive empirical research has been conducted within the framework of URB-AL

network no. 8 “Control of Urban Mobility”, examining the two main hypotheses. They postulate, firstly, that transnational city networks are an efficient instrument for promoting sustainable development in urban centres and, secondly, that only a coherent “programming” of the functional logic of the programme will allow to mobilise the potential of city networks to foster a balanced spatial development.

By comparing the development level of the Latin American countries with the density of and asymmetries in the spatial structures of connectivity, formed by the URB-AL programme, the most prominent factors have been identified which hamper the access to the city networks and to the core steering functions within them. These lead, for example, to the disproportionately low representation of smaller cities from poorer countries and regions with little international experience on the different levels of cooperation. Additionally, the European-Latin American cooperation within the city networks has been scrutinised regarding those factors which hinder the exchange process between the different levels of interaction (the programme as a whole, the thematic network no. 8 and the respective project networks, as well as the member cities themselves). The most relevant among them are deficits in the overall management of the programme, too weak coordinating units within the thematic networks, insufficient mobilisation of the potential of joint projects, internal organisational problems of the partner cities and the influence of language barriers.

The performance and concrete impacts of transnational city network cooperation “on the ground” were subject to detailed analysis in a case study carried out in the city of Criciúma, southern Brazil. Here, the focus of research is concentrated on the factors which *foster* the process of absorbing and locally implementing information and impulses from the network within the field of urban policy i.e. political leadership, personal commitment, qualified personnel, efficient institutions, commitment to disseminate information and cooperate internally as well as beyond the participating local authority, etc. and on those which *hamper* it: deficits of the constitutional state and government change, discontinuity of personnel, scarcity of financial resources and rare opportunities to maintain personal network contacts, etc.

Based on these empirical results, the hypotheses have been evaluated and the main findings were included in a draft theory as well as a model concept of the development instrument of transnational city network cooperation. Moreover, the research results were used for elaborating concrete proposals for improving the URB-AL programme. Finalising, the potentials of transnational city networks have been discussed from the point of view of their durability, possible contributions to processes of regional integration and global governance, as well as their potential for strengthening the interconnectedness between different cultural areas worldwide by fostering cooperation on the municipal level.

Resumo

Redes urbanas transnacionais como instrumento da cooperação intermunicipal no ambiente da sociedade global em rede

A rede URB-AL de cooperação entre cidades da América Latina e da Europa

As redes desempenham um papel cada vez mais importante como estrutura espacial de processos econômicos e também como modo de gerenciamento e organização de entidades políticas, empresariais e sociais. O aumento da importância de estruturas transnacionais de rede se deve principalmente à revolução tecnológica na área da comunicação e do transporte. Com referência às estruturas econômicas no espaço, a importância das estruturas de rede também foi promovida pela redefinição dos objetivos básicos do ordenamento do território que, sob o paradigma neoliberal, na maioria dos países já não visa um desenvolvimento espacial equilibrado, senão o fomento da competitividade internacional de núcleos especializados para promover a sua integração nas redes econômicas globais.

No âmbito do processo da globalização, redes de empresas internacionais, por um lado, e redes políticas globais (“governança global”), por outro lado, provocam a erosão do poder regulador dos governos nacionais perante os processos políticos, econômicos e sociais que cada vez mais se manifestam a nível mundial. Paralelo a estes processos de “desnacionalização” aumenta também o poder e o alcance da influência da esfera subnacional. Municípios se organizam cada vez mais em redes transnacionais e globais de cidades, internacionalizam os seus laços de cooperação e exercem cada vez mais influência sobre processos políticos internacionais.

O instrumento das “redes transnacionais de cooperação entre cidades” é utilizado mais intensamente desde os anos 90 por várias organizações internacionais e instituições supranacionais como a União Europeia para promover o desenvolvimento sustentável no âmbito urbano. Desde 1996 a UE, através do programa URB-AL, apóia a criação de redes de cidades que hoje já reúnem mais de 1.200 autoridades locais diferentes da América Latina e da Europa com o objetivo de promover a cooperação e o intercâmbio de experiências entre as entidades municipais de ambos os continentes. Dentro das 13 redes temáticas existentes, englobando cada uma entre 150 até 300 cidades associadas, já foram encaminhados 177 projetos comuns com aproximadamente 1.600 entidades participantes que se preocupam com questões relevantes para o desenvolvimento urbano sustentável nas duas referidas regiões.

O programa URB-AL é entendido como exemplo de instrumento de desenvolvimento de cooperação em rede. Com a finalidade de submeter este programa a uma análise sistemática, foi desenvolvido um modelo que reflete a estrutura dos diferentes níveis de cooperação transnacional (o programa como um todo, as redes temáticas, as redes de projetos, as cidades sócias e os parceiros locais da sociedade civil). Entre eles mantêm-se fluxos circulares de informação que deverão proporcionar, às entidades municipais envolvidas, possibilidades de melhorar a

sua capacidade institucional, assim como as condições locais de desenvolvimento. Baseado neste modelo, foram realizadas extensas pesquisas empíricas, tomando como exemplo a rede URB-AL no. 8 “Controle da Mobilidade Urbana”, para examinar as duas hipóteses centrais do presente trabalho. A primeira postula que a cooperação entre autoridades locais em redes urbanas transnacionais é um instrumento eficiente para promover o desenvolvimento sustentável na esfera urbana e, a segunda, que somente uma “programação” coerente da lógica funcional do programa pode mobilizar o potencial das redes para fomentar um desenvolvimento que seja espacialmente equilibrado.

A partir da comparação do nível de desenvolvimento dos países latinoamericanos com as estruturas e densidades regionais das redes lá formadas no marco do programa URB-AL, são identificados fatores que dificultam não só o acesso às redes de cidades mas também a ascensão à posição de coordenação das redes temáticas ou de projetos no âmbito do programa. Por exemplo, pode-se constatar que sobretudo as pequenas cidades de países ou regiões mais pobres estão fracamente representadas nas redes. Finalmente a cooperação euro-latinoamericana foi analisada levando em consideração os fatores que obstaculizam os processos de intercâmbio e fluxos de informações entre os diferentes níveis de interação, – desde de o programa geral, passando pela rede no. 8, pelos projetos pertencentes a ela, até as cidades sócias. Como principais fatores que dificultam esse processo de intercâmbio foram identificados: deficiências na gestão do programa e na coordenação das redes, insuficiente mobilização do potencial dos projetos, problemas na organização interna da cidade membro, além de barreiras idiomáticas.

Os impactos concretos na esfera local foram analisados no marco de um estudo de caso realizado na cidade de Criciúma, Santa Catarina, na região Sul do Brasil. No âmbito deste estudo foram examinados os fatores que *promovem* a absorção e implementação, na política local, das informações e impulsos provenientes das redes transnacionais (vontade política, engajamento pessoal, funcionários qualificados, instituições eficientes, disposição e compromisso com relação à comunicação e à cooperação para dentro e fora da instituição, etc.) ou que a *dificultam* (deficiências do estado de direito e mudanças de governo, troca de pessoal, carência de recursos financeiros, escassez de contatos pessoais no âmbito da rede).

Com base nestes resultados da pesquisa empírica foram examinadas as duas hipóteses de trabalho e foi elaborado um primeiro fundamento para uma teoria e um conceito modelo do instrumento de cooperação transnacional entre cidades. Também foram formuladas propostas com a finalidade de contribuir para o aperfeiçoamento do programa URB-AL. Finalmente, sob a ótica da sustentabilidade, são examinadas as potenciais perspectivas das redes transnacionais de cidades como contribuição aos processos de regionalização e da construção de uma governança global mais equilibrada e, ao mesmo tempo, para fortalecer os lazos de apoio mútuo entre os povos dos diferentes espaços culturais a nível mundial, a partir da cooperação horizontal entre autoridades locais.

Síntesis

Las redes urbanas transnacionales como instrumento de cooperación inter-municipal en la época de la sociedad global en red

Las redes URB-AL de cooperación entre ciudades de América Latina y Europa

Las redes juegan un papel cada vez más importante como estructura espacial de los procesos económicos, y también como forma de gestión y organización de las entidades políticas, empresariales y sociales. El aumento de la importancia de las estructuras de redes globales es principalmente una consecuencia de la revolución tecnológica en el área de comunicación y transporte. En las estructuras espaciales de la economía, esta importancia de las redes también ha sido promovida por la redefinición de los objetivos básicos del ordenamiento del territorio que, bajo el paradigma neoliberal, en la mayoría de los países ya no persigue un desarrollo espacial equilibrado, sino un fomento de la competitividad internacional de núcleos especializados para promover su integración en las redes económicas globales.

En el proceso de la globalización, redes de empresas internacionales, por un lado, y redes políticas globales (“gobernanza global”) por el otro lado, provocan, y al mismo tiempo son consecuencia, de la erosión del poder regulador de los gobiernos nacionales frente a los procesos políticos, económicos y sociales que cada vez más se manifiestan a nivel mundial. Paralelo a estos procesos de “desnacionalización” aumenta también el poder y alcance de la influencia de la esfera subnacional. Las municipalidades se organizan en redes transnacionales y globales de ciudades, internacionalizan sus lazos de cooperación y ejercen cada vez más influencia sobre los procesos políticos internacionales.

El instrumento de las “redes transnacionales de cooperación entre ciudades” viene siendo más intensamente desde los años 90 por varias organizaciones internacionales e instituciones supranacionales, como la Unión Europea, para promover el desarrollo sustentable en el ámbito urbano. Desde 1996 la UE, a través del programa URB-AL, apoya la creación de redes de ciudades. Actualmente se han reunido más de 1.200 autoridades locales diferentes de América Latina y de Europa con el objetivo de promover la cooperación y el intercambio de experiencias entre las entidades municipales de ambos continentes. Dentro de las 13 redes temáticas se han asociado, aproximadamente, entre 150 y 300 ciudades por cada una. En total ya fueron aprobados 177 proyectos comunes con cerca de 1.600 entidades participantes que se dedican a cuestiones relevantes para el desarrollo urbano sustentable en las dos regiones.

El programa URB-AL es entendido como un ejemplo del instrumento de cooperación en red. Con el objetivo de someter este programa a un análisis sistemático, fue desarrollado un modelo que refleja la estructura de los diferentes niveles de cooperación transnacional (el programa como un todo, las redes temáticas, los proyectos comunes, las ciudades socias y los representantes de la sociedad civil local). Entre ellos se mantienen flujos circulares de información que deben proporcionar, a las entidades municipales participantes, posibilidades de

mejorar su capacidad institucional y las condiciones locales de desarrollo. Basándose en este modelo, fueron realizadas amplias investigaciones empíricas, tomando como ejemplo la Red URB-AL No. 8 “Control de la Movilidad Urbana”, para examinar las dos hipótesis centrales del presente trabajo. La primera postula que la cooperación entre autoridades locales en redes urbanas transnacionales es un instrumento eficaz para promover el desarrollo sustentable en la esfera urbana, y la segunda, que sólo una “programación” coherente de la lógica funcional del programa puede movilizar el potencial de las redes para fomentar un desarrollo que sea espacialmente equilibrado.

Observando comparativamente el nivel de desarrollo de los países latinoamericanos con las densidades y asimetrías regionales de las redes de ciudades formadas en el marco del programa URB-AL, se han identificado factores que dificultan, no sólo el acceso a las redes de ciudades, sino también el ascenso a la posición de coordinación de las redes temáticas o de proyectos en el programa. Por ejemplo, se puede constatar que sobre todo las pequeñas ciudades de países o regiones más pobres están subrepresentadas en las redes. Finalmente, cabe resaltar que la cooperación euro-latinoamericana fue analizada tomando en consideración tanto los factores que obstaculizan los procesos de intercambio así, como los flujos de informaciones entre los diferentes niveles de interacción, considerando al programa como un todo, y pasando por la Red No. 8, siguiendo por los proyectos respectivos, hasta las ciudades asociadas. Como principales factores que dificultan este proceso de intercambio fueron identificados: deficiencias en la gestión del programa así como en la coordinación de las redes, insuficiente movilización del potencial de los proyectos, problemas en la organización interna de las ciudades miembros y barreras del idioma.

Los impactos concretos en la esfera local fueron analizados en el marco de un estudio de caso realizado en la ciudad de Criciúma, Santa Catarina, en la región Sur del Brasil. En el marco de este estudio fueron examinados los factores que *promueven* la absorción e implementación, en la política local, de las informaciones e impulsos provenientes de las redes transnacionales: voluntad política, compromiso personal, funcionarios calificados, instituciones eficientes, disposición y compromiso en cuanto a la comunicación y cooperación intra- e interinstitucional, etc. Por otro lado, se observan los factores que la *dificultan*: deficiencias del estado de derecho y como consecuencia cambios de gobierno, cambios de personal, falta de recursos financieros, escasos contactos personales en el marco de la red.

Sobre la base de estos resultados de la investigación empírica, fueron examinadas las dos hipótesis de trabajo y fue elaborado un fundamento inicial para una teoría y un concepto modelo del instrumento de cooperación transnacional entre ciudades. También fueron formuladas propuestas con el objetivo de contribuir a la mejora del programa URB-AL. Finalmente, bajo el punto de vista de la sustentabilidad, se examina el potencial de las redes transnacionales de ciudades como contribución a los procesos de regionalización y de la construcción de una “gobernanza global” más equilibrada y, al mismo tiempo, buscando fortalecer a nivel mundial los lazos de apoyo mutuo entre los pueblos de los diferentes espacios culturales, a través de la cooperación horizontal entre autoridades locales.

Literaturverzeichnis

- AHRENS, Norbert & Rita WALRAF (2006): Frieden kann man lernen. In: E+Z Entwicklung und Zusammenarbeit, H. 3/06, S. 122-123. (http://www.inwent.org/E+Z/content/archiv-ger/03-2006/inw_art1.html; 28.05.2006)
- ALBERT, Mathias; REUBER, Paul & Günter WOLKERSDORFER (2003): Kritische Geopolitik. In: SCHIEDER, S. & M. SPINDLER (Hrsg.): Theorien der Internationalen Beziehungen, Opladen, S. 505-529.
- ALT, Franz (2000): Die Sonne schickt uns keine Rechnung. Die Energiewende ist möglich, München, 8. Aufl.
- ALTENBURG, Tilman (1996): Entwicklungsländer im Schatten der Triade? Implikationen des postfordistischen Strukturwandels in der Industrie. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, H. 1-2/96, S. 59-70.
- ALTENBURG, Tilman (2003): Welche Chancen haben Entwicklungsländer im globalen Innovationswettbewerb? In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, H. 2/03, S. 66-81.
- ALTENBURG, Tilman & Jörg MEYER-STAMER (1999): How to Promote Clusters: Policy Experiences from Latin America. In: World Development, H. 9/99, S. 1693-1713. (<http://www.meyer-stamer.de/local.html>; 28.05.2006)
- ALTVATER, Elmar (1987): Sachzwang Weltmarkt. Verschuldungskrise, blockierte Industrialisierung und ökologische Gefährdung. Der Fall Brasilien, Hamburg.
- ALTVATER, Elmar, et al. (Hrsg.) (1997): Vernetzt und Verstrickt: Nicht-Regierungs-Organisationen als gesellschaftliche Produktivkraft, Münster.
- AMBOS, Kai (2002): Straftäter und Polizist – einerlei? In Lateinamerika ist die Polizei noch weit von rechtsstaatlichen Standards entfernt. In: E+Z Entwicklung und Zusammenarbeit, H. 2/02, S. 51-53. (<http://www.inwent.org/E+Z/1997-2002/ez202-7.htm>; 28.05.2006)
- ANHEIER, Helmut & Hagai KATZ (2004): Network Approaches to Global Civil Society. In: GLASIUS, M.; KALDOR, M. & H. ANHEIER (Hrsg.): Global Civil Society 2004/5, Oxford, S. 206-221. (<http://www.lse.ac.uk/Depts/global/Publications/Yearbooks/2004/NetworkApproaches2004.pdf>; 28.05.2006)
- ARL (= Akademie für Raumforschung und Landesplanung) (Hrsg.) (1982): Grundriss der Raumordnung, Hannover.
- ARL (= Akademie für Raumforschung und Landesplanung) (Hrsg.) (1995): Handwörterbuch der Raumordnung, Hannover.
- AZCUETA, Michel (2004): La cooperación descentralizada y los actores locales. In: GODÍNEZ ZÚÑIGA, V. M. & M. del HUERTO ROMERO (Hrsg.): Tejiendo lazos entre territorios. La cooperación descentralizada local Unión Europea-América Latina, Valparaíso, S. 231-270. (http://ec.europa.eu/comm/europeaid/projects/urbal/reader/tejiendo_valparaiso_es.pdf; 29.06.2006)
- BADSHAH, Akhtar (1996): Sharing Approaches that Work: Transfer and Adaptation of Urban Innovations. In: The Mega-Cities Project Publication MCP-040, S. 1-16. (<http://www.megacitiesproject.org/publications/pdf/mcp040.pdf>; 28.05.2006)
- BÄHR, Jürgen & Günter MERTINS (1995): Die Lateinamerikanische Groß-Stadt: Verstädterungsprozesse und Stadtstrukturen, Darmstadt.
- BALTSCH, Barbara & Walter LEITERMANN (2004): Gründungskongress der Weltunion der Kommunen in Paris: Eine Welt der Kommunen. In: Europa kommunal, H. 4/04, S. 123-126. (<http://www.rgre.de/pdf/ek4-04-Texte.pdf>; 28.05.2006)
- BARNETT, Thomas P. M. (2003): The Pentagon's New Map. It Explains why we're Going to War and why we'll Keep Going to War. In: Esquire, H. 3/03, S. 174-179. (<http://www.thomaspmbarnett.com/published/pentagonsnewmap.htm>; 28.05.2006)
- BARNETT, Thomas P. M. (2005): The Pentagon's New Map. War and Peace in the Twenty-First Century, New York.
- BATHELT, Harald & Johannes GLÜCKLER (2002): Wirtschaftsgeographie: ökonomische Beziehungen in räumlicher Perspektive, Stuttgart.

- BEAVERSTOCK, Jonathan V.; SMITH Richard G. & Peter J. TAYLOR (2000): World-City Network: A New Metageography? In: Annals of the Association of American Geographers, H. 1/00, S. 123-134.
- BECK, Ulrich (1988): Gegengifte. Die organisierte Unverantwortlichkeit, Frankfurt a.M.
- BECK, Ulrich (1998): Das Demokratie-Dilemma im Zeitalter der Globalisierung. In: Aus Politik und Zeitgeschichte, H. 38/98, S. 3-11.
- BECK, Ulrich (2002): Macht und Gegenmacht im globalen Zeitalter. Neue weltpolitische Ökonomie, Frankfurt a.M.
- BECKER, Lars (2003): Der Erfolg horizontaler Netzwerke auf multilateraler Ebene. Eine Studie: URB-AL Netzwerk 8 „Urbane Mobilität“, Aalen (unveröffentl. Diplomarbeit, Internationale Betriebswirtschaft, Fachhochschule Aalen).
- BEHRINGER, Jeannette (2003): Nationale und transnationale Städtenetzwerke in der Alpenregion. Reihe: Discussion Paper SP IV, H. 104/03, Berlin. (<http://skylla.wz-berlin.de/pdf/2003/iv03-104.pdf>)
- BEHRINGER, Jeannette (2004): Policy-Netzwerke für eine nachhaltige Entwicklung am Beispiel Gemeindeforschung und lokale Agenden. In: GAMERITH, W. et al. (Hrsg.): Alpenwelt – Gebirgswelten. Inseln, Brücken, Grenzen. Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen, 54. Deutscher Geographentag Bern 2003, Heidelberg, Bern, S. 739-748.
- BENDEL, Petra & Michael KRENNERICH (Hrsg.) (2002): Soziale Ungerechtigkeit. Analysen zu Lateinamerika, Frankfurt a.M.
- BENNER, Thorsten; OBSER, Andreas; REINICKE, Wolfgang H. & Jan M. WITTE (2001): Global Public Policy: Chancen und Herausforderungen vernetzten Regierens. In: Zeitschrift für Politik, H. 4/01, S. 359-374.
- BENNER, Thorsten & Wolfgang H. REINICKE (1999): Politik im globalen Netz. In: Internationale Politik, H. 8/99, S. 25-32.
- BETZ, Joachim & Stefan BRÜNE (Hrsg.) (1994): Jahrbuch Dritte Welt 1995. Daten – Übersichten – Analysen, München.
- BETZ, Joachim & Stefan BRÜNE (Hrsg.) (2003): Neues Jahrbuch Dritte Welt. Globalisierung und Entwicklungsländer, München.
- BLOTEVOGEL, Hans H.; Jürgen OSSENBRÜGGE & Gerald WOOD (Hrsg.) (2000): Lokal verankert – weltweit vernetzt: Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen, 52. Deutscher Geographentag Hamburg 1999, Stuttgart.
- BMU (= Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit) (Hrsg.) (1992): Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung im Juni 1992 in Rio de Janeiro – Dokumente – Agenda 21, Bonn.
- BODEMER, Klaus, et al. (Hrsg.) (2000): Lateinamerika-Jahrbuch 2000, Frankfurt a.M.
- BODEMER, Klaus, et al. (Hrsg.) (2001): Lateinamerika-Jahrbuch 2001, Frankfurt a.M.
- BODEMER, Klaus, et al. (Hrsg.) (2002): Lateinamerika-Jahrbuch 2002, Frankfurt a.M.
- BOECKH, Andreas (2005): Lateinamerika und die USA: Muster wechselseitiger Wahrnehmung in einer asymmetrischen Partnerschaft. In: Lateinamerika Analysen, H. 11/05, S. 87-106. (<http://www.duei.de/iik/de/content/publikationen/analysen/la11-05.pdf>; 28.05.2006)
- BOHLE, Hans-G. (1988): Kleinräumige Wirtschaftskreisläufe und Verflechtungsanalyse. Am Beispiel ländlicher Vermarktungssysteme im südlichen Indien. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, H. 1/88, S. 16-32.
- BOLLMANN, Stefan (Hrsg.) (1999): Kursbuch Stadt: Stadtleben und Stadtkultur an der Jahrtausendwende, Stuttgart.
- BORSODORF, Axel (1999): Geographisch denken und wissenschaftlich arbeiten: eine Einführung in die Geographie und in Studientechniken, Gotha, Stuttgart.
- BORSODORF, Axel; BÄHR, Jürgen & Michael JANOSCHKA (2002): Die Dynamik strukturellen Wandels in Lateinamerika im Modell der lateinamerikanischen Stadt. In: Geographica Helvetica, H. 4/02, S. 300-310.

- BOSSUYT, Jean (1997): Entwicklungshilfe für die Demokratie: Die Europäische Union will den Einfluss der Zivilgesellschaft im Süden stärken. In: Der Überblick, H. 2/97, S. 40-43.
- BÖVENTER, Edwin von; HAMPE, Johannes & Heinz STEINMÜLLER (1982): Theoretische Ansätze zum Verständnis räumlicher Prozesse. In: ARL (= Akademie für Raumforschung und Landesplanung) (Hrsg.): Grundriss der Raumordnung, Hannover, S. 64-94.
- BMZ (= Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) (2004): Medienhandbuch Entwicklungspolitik 2004/2005, Berlin.
(http://www.bmz.de/de/service/infothek/fach/handbuecher/Medienhandbuch2004_2005.pdf; 28.05.2006)
- BRAND, Ulrich et al. (2000): Global Governance. Alternativen zur neoliberalen Globalisierung? Münster.
- BRAUKMEIER, Ernest (1992): Methodische Probleme empirischer Sozialforschung in der Dritten Welt. Erfahrungen und Ergebnisse einer Haushaltsbefragung in Dakar, Senegal. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, H. 1-2/92, S. 5-20.
- BRAUN, Clara (2004): Cooperación descentralizada y participación ciudadana: un balance desde la perspectiva del programa URB-AL. In: GODÍNEZ ZÚÑIGA, V. M. & M. del HUERTO ROMERO (Hrsg.): Tejiendo lazos entre territorios. La cooperación descentralizada local Unión Europea-América Latina, Valparaíso, S. 153-230. (http://ec.europa.eu/comm/europeaid/projects/urbal/reader/tejiendo_valparaiso_es.pdf; 29.06.2006)
- BREITMEIER, Helmut (1996): Wie entstehen globale Umwelt-Regime? Der Konfliktaustrag zum Schutz der Ozonschicht und des globalen Klimas, Opladen.
- BRICEÑO-LEÓN, Roberto & Verónica ZUBILLAGA (2002): Violence and Globalization in Latin America. In: Current Sociology, H. 1/02, S. 19-37.
- BRIESEMEISTER, Dietrich et al. (Hrsg.): Brasilien heute: Politik, Wirtschaft, Kultur, Reihe: Bibliotheca Ibero Americana, Bd. 53, Frankfurt a.M.
- BROCK, Lothar (2001): Dritte Welt weltweit. Die Verallgemeinerung der Entwicklungsproblematik als Fokus der Theoriebildung. In: THIEL, R. E. (Hrsg.): Neue Ansätze zur Entwicklungstheorie, Reihe: DSE-Themendienst Bd. 10, Bonn, 2. Aufl., S. 121-134. (<http://www.inwent.org/imperia/md/content/bereich3-intranet/3-04-internet-publik/th-10-brock.pdf>; 28.05.2006)
- BRONGER, Dirk (1993): Megastädte; „Erste“ Welt – „Dritte“ Welt. In: FELDBAUER, P. et al. (Hrsg.): Megastädte, Wien, S. 63-106.
- BRUNN, Gerhard & Peter SCHMITT-EGNER (Hrsg.) (1998): Grenzüberschreitende Zusammenarbeit in Europa. Theorie – Empirie – Praxis. Internationale Konferenz Aachen, 18.-19.09.1997, hg. im Auftrag des Instituts für Europäische Regionalforschungen, Siegen, Baden-Baden.
- BRUNNENGRÄBER, Achim; STOCK, Christian & Peter WAHL (2000): Offensive des Lächelns. NGOs als Hoffnungsträger neuer Weltpolitik. In: iz3w – Blätter des Informationszentrums 3. Welt, H. 245/00, S. 10-13.
- BRUNNENGRÄBER, Achim & Heike WALK (1997): Die Erweiterung der Netzwerktheorien: Nicht-Regierungs-Organisationen verquickt mit Markt und Staat. In: ALTVATER, E. et al. (Hrsg.): Vernetzt und Verstrickt: Nicht-Regierungs-Organisationen als gesellschaftliche Produktivkraft, Münster, S. 65-84.
- BRUSIS, Martin & Peter THIERY (2003): Was Demokratie fördert. Mitteleuropa und Lateinamerika im Vergleich. In: Internationale Politik, H. 8/03, S. 19-26.
- BUTZIN, Bernhard (2000): Netzwerke, Kreative Milieus und Lernende Region: Perspektiven für die regionale Entwicklungsplanung? In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, H. 3-4/00, S. 149-166.
- CALDAS, Eduardo de L.; LACZYNSKI, Patricia & Ana Carolina EVANGELISTA (2003): Participar de Redes Internacionais. In: Dicas Pólis, H. 204/03, S. 1-4.
(http://www.polis.org.br/publicacoes/dicas/dicas_interna.asp?codigo=12; 29.05.2006)
- CAMAGNI, Roberto P. (1991): Innovation Networks: Spatial Perspectives, London, New York.
- CAMPBELL, Tim (2003): The Quiet Revolution: Decentralisation and the Rise of Political Participation in Latin American Cities, Pittsburgh.
- CAPPELIN, Riccardo (1998): The ‚Network-Concept‘. A Theoretical Approach and Analytical Instrument for Research on Transnational Regionalism. In: BRUNN, G. & P. SCHMITT-EGNER (Hrsg.): Grenzüber-

- schreitende Zusammenarbeit in Europa. Theorie – Empirie – Praxis. Internationale Konferenz Aachen, 18.-19.09.1997, Siegen, Baden-Baden, S. 98-109.
- CASTELLS, Manuel (1999): Space flow – der Raum der Ströme. In: BOLLMANN, S. (Hrsg.): Kursbuch Stadt: Stadtleben und Stadtkultur an der Jahrtausendwende, Stuttgart, S. 39-71.
- CASTELLS, Manuel (2001): Bausteine einer Theorie der Netzwerkgesellschaft. In: Berliner Journal für Soziologie, H. 4/01, S. 423-439.
- CASTELLS, Manuel (2002): Local and Global: Cities in the Network Society. In: Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, H. 5/02, S. 548-558.
- CERNY, Philip G. (1999): Globalisation and the erosion of democracy. In: European Journal of Political Research, Bd. 36, S. 1-26.
- CERVERO, Robert (2005): Progressive Transport and the Poor: Bogotá's Bold Steps Forward. In Access, H. 27/05, S. 24-30. (<http://www.uctc.net/access/access.asp>; 28.05.2006)
- CHASE-DUNN, Christopher (2002): Globalization from Below: Toward a Collectively Rational and Democratic Global Commonwealth. In: The Annals of the American Academy of Political and Social Science, Bd. 581, S. 48-61.
- COHEN, Wesley M. & Danial A. LEVINTHAL (1990): Absorptive capacity: a new perspective on learning and innovation. In: Administrative Science Quarterly, H. 1/90, S. 128-152.
- COHEN, Barney & Kimberley VILAR (2005): Kleine Städte, große Aufgaben. In: E+Z Entwicklung und Zusammenarbeit, H. 6/05, S. 244-247. (http://www.inwent.org/E+Z/content/archiv-ger/06-2005/schwer_art4.html; 28.05.2006)
- COLEMAN, James S. (1988): Social Capital in the Creation of Human Capital. In: American Journal of Sociology, Jg. 94, S. 95-120.
- COX, Aidan & Jenny CHAPMAN (1999): The European Community External Cooperation Programmes: Policies, Management and Distribution, hg. durch die Europäische Kommission, Brüssel.
- COX, Kevin R. (Hrsg.) (1997): Spaces of globalization. Reasserting the power of the local, New York, London.
- COY, Martin (2000): Aufgaben der Geographie für Entwicklungsländerforschung und Entwicklungspolitik. In: BLOTEVOGEL, H. H.; J. OSSENBRÜGGE & G. WOOD (Hrsg.): Lokal verankert – weltweit vernetzt: Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen, 52. Deutscher Geographentag Hamburg 1999, Stuttgart, S. 46-58.
- COY, Martin (2002): Jüngere Tendenzen der Verstädterung in Lateinamerika. In: BODEMER, K., et al. (Hrsg.): Lateinamerika-Jahrbuch 2002, Frankfurt a.M., S. 9-44.
- COY, Martin (2003): Tendências atuais de fragmentação nas cidades latino-americanas e desafios para a política urbana e o planejamento urbano. In: Iberoamericana, H. 11/03, S. 111-128.
- COY, Martin & Frauke KRAAS (2003): Probleme der Urbanisierung in den Entwicklungsländern. In: Petermanns Geographische Mitteilungen, H. 1/03, S. 32-41.
- COY, Martin & Frank ZIRKL (2001): Handlungsfelder und Lösungsansätze nachhaltiger Stadtentwicklung in der Dritten Welt – Beispiele aus Brasilien. In: Petermanns Geographische Mitteilungen, H. 5/01, S. 74-83.
- CRAB, Jef (2002): Eternal Spring. Living with Enough in a World of Abundance. Leuven, La Rencontre.
- CRAMER, Cathy & Stefan SCHMITZ (2004): "Die Welt will Stadt" – Entwicklungszusammenarbeit für das "Urbane Jahrtausend". In: Aus Politik und Zeitgeschichte, H. 12/04, S. 12-20. (http://www.bpb.de/publikationen/4DRZK0,0,0,Die_Welt_will_Stadt_Entwicklungszusammenarbeit_f%FCr_das_Urbane_Jahrtausend.html; 28.05.2006)
- CRANG, Mike (2003): Qualitative methods: touchy, feely, look-see? In: Progress in Human Geography, H. 4/03, S. 494-504.
- CRAWFORD, Cassandra S. (2004): Actor Network Theory. In: RITZER, G. (Hrsg.): Encyclopedia of Social Theory, Thousand Oaks, S. 1-3.
- CREVOISIER, Olivier (2001): Der Ansatz des kreativen Milieus. Bestandsaufnahme und Forschungsperspektiven am Beispiel urbaner Milieus. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, H. 3-4/01, S. 246-256.

- DE GROOTE, Bruno & Rómulo CABALLEROS (2004): Misión de Evaluación Final de la Fase I del Programa URB-AL (Proyecto Nr. AML/B7-3010/94-168) – Informe de evaluación, Brüssel, unveröffentl. Bericht.
- DELAVAUD, Anne C. (2002): Les ville et la préférence géographique des affaires en Amérique latine. In: L'information géographique, H. 4/02, S. 289-309.
- DENATRAN et al. (Hrsg.) (2003): Municipalização do Trânsito. Roteiro revisado, Brasília. (<http://www.denatran.gov.br/download/Roteiro%20Municipalizacao.zip>; 28.05.2006)
- DENZIN, Norman K. (1978): The research act, Chicago.
- DERENBACH, Rolf (2006): Dialog über Stellenwert und Zukunft der Kommunalpartnerschaften: Partnerschaften unverzichtbar für Kommunen und Europa. In: Europa kommunal, H. 2/06, S. 43-46.
- DIEDRICH, Udo (2004): Die Außenpolitik der Europäischen Union: Lateinamerikapolitik. In: WEIDENFELD, W. & W. WESSELS (Hrsg.): Jahrbuch der Europäischen Integration 2003/2004, Baden-Baden, S. 255-258.
- DIEDRICH, Udo (2006): Die Außenpolitik der Europäischen Union: Lateinamerikapolitik. In: WEIDENFELD, W. & W. WESSELS (Hrsg.): Jahrbuch der Europäischen Integration 2005, Baden-Baden, S. 257-260.
- DIEDRICH, Udo & Wolfgang WESSELS (2005): Die Europäische Union in der Verfassungsfalle? Analysen, Entwicklungen und Optionen. In: Integration, H. 4/05, S. 287-306.
- DINGWERTH, Klaus (2003): Globale Politiknetzwerke und ihre demokratische Legitimation. Eine Analyse der Weltstaudammkommission. In: Zeitschrift für Internationale Beziehungen, H. 1/03, S. 69-109.
- DITTGEN, Herbert (1999): World without Borders? Reflections on the Future of the Nation-State. In: Government and Opposition, H. 2/99, S. 161-179.
- DRAIBE, Sônia M. (2004): Virtudes y límites de la cooperación descentralizada en pro de la cohesión social y del combate de la pobreza: reflexiones y recomendaciones. In: GODÍNEZ ZUÑIGA, V. M. & M. del HUERTO ROMERO (Hrsg.): Tejiendo lazos entre territorios. La cooperación descentralizada local Unión Europea-América Latina, Valparaíso, S. 271-326. (http://ec.europa.eu/comm/europeaid/projects/urbal/reader/tejiendo_valparaiso_es.pdf; 29.06.2006)
- DREKONJA-KORNAT, Gerhard (2001): Lateinamerikas außenpolitische Strategiedebatte oder Lateinamerikas „OECDisierung“. In: REITER, E. (Hrsg.): Jahrbuch für internationale Sicherheitspolitik 2001, Hamburg, Berlin, Bonn, S. 533-555.
- DSW (= Deutsche Stiftung Weltbevölkerung) (2005): DSW-Datenreport 2005: Soziale und demographische Daten zur Weltbevölkerung, Hannover. (<http://www.dsw-online.de/publikationen/dsw-datenreport.shtml?navanchor=1010050>; 28.05.2006)
- ESSER, Klaus; HILLEBRAND, Wolfgang; MESSNER, Dirk & Jörg MEYER-STAMER (2001): Systemische Wettbewerbsfähigkeit und Entwicklung. In: THIEL, R. E. (Hrsg.): Neue Ansätze zur Entwicklungstheorie, Reihe: DSE-Themendienst, Bd. 10, Bonn, 2. Aufl., S. 147-163. (<http://www.inwent.org/imperia/md/content/bereich3-intranet/3-04-internet-publik/th-10-esser.pdf>; 28.05.2006)
- ESTY, Daniel C. et al. (2005): 2005 Environmental Sustainability Index. Benchmarking National Environmental Stewardship. New Haven.
- ESTY, Daniel C. et al. (2006): Pilot 2006 Environmental Performance Index. New Haven. (http://www.yale.edu/epi/2006EPI_Report_Full.pdf; 28.05.2006)
- ETZIONI, Amitai (1998): Die Entdeckung des Gemeinwesens. Ansprüche, Verantwortlichkeiten und das Programm des Kommunitarismus, Frankfurt a.M.
- EU-KOMMISSION (1996): URB-AL – La ciudad en acción. Programa de cooperación entre ciudades, regions y otras colectividades, locales y territoriales, de la Comunidad Europea y de América Latina, para la creación de redes para la instauración de acciones de interés mutuo, Brüssel.
- EU-KOMMISSION (1998): Guía del Programa URB-AL – Europa – América Latina, Folleto 1: Presentación, Brüssel.

- EU-KOMMISSION (1999): ESDP: European Spatial Development Perspective Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union, Luxemburg. (http://moland.jrc.it/the_project/espdp/esdp.pdf; 28.05.2006)
- EU-KOMMISSION (2000a): Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den wirtschafts- und Sozialausschuß und den Ausschuß der Regionen: Strategische Ziele 2000-2005. „Das Neue Europa gestalten“, KOM(2000) 154, Brüssel. (http://ec.europa.eu/comm/off/work/2000-2005/index_de.htm; 29.06.2006)
- EU-KOMMISSION (2000b): Communication from the Commission to the Council and the European Parliament: Follow-up to the First Summit between Latin America, the Caribbean and the European Union, COM(2000) 670 final, Brüssel (http://ec.europa.eu/comm/external_relations/la/doc/com00_670en.pdf; 28.05.2006)
- EU-KOMMISSION (2001): URB-AL Programme Guide – Phase II, Brüssel. (http://ec.europa.eu/comm/europeaid/projects/urbal/program/guide_mep_en.pdf; 28.05.2006)
- EU-KOMMISSION (2002a): Regionale Programmierungsstrategie Lateinamerika 2002-2006, Brüssel. (http://ec.europa.eu/comm/external_relations/la/rsp/02_06_de.pdf; 28.05.2006)
- EU-KOMMISSION (2002b): Rapport annuel 2001 de la Commission au Conseil et au Parlement Européen sur la politique du développement de la CE et la mise en oeuvre de l'aide extérieure, COM(2002) 490, Brüssel.
- EU-KOMMISSION (2004a): The European Union, Latin America and the Caribbean: a strategic partnership, Brüssel.
- EU-KOMMISSION (2004b): EU Donor Atlas. Mapping Official Development Assistance, Brüssel. (http://www.eusa.org.za/PDFdownload/Development/EU_Donor_Atlas_2004.pdf; 28.05.2006)
- EU-KOMMISSION (2004c): External Assistance Reform: Four years on (2000-2004), Brüssel. (http://ec.europa.eu/comm/europeaid/reports/reform_def_en.pdf; 28.05.2006)
- EU-KOMMISSION (2005a): Strategic Objectives 2005–2009. Europe 2010: A Partnership for European Renewal Prosperity, Solidarity and Security. Communication from the President in agreement with Vice-President Wallström, Brüssel. (http://europa.eu.int/lex/lex/LexUriServ/site/en/com/2005/com2005_0012en01.pdf; 29.06.2006)
- EU-KOMMISSION (2005b): Annual Report 2005 on the European Commission's development policy and implementation of external assistance in 2004, Brüssel. (http://ec.europa.eu/comm/europeaid/reports/comm-sur-ra2005_en.pdf; 28.05.2006)
- EU-KOMMISSION (2005c): Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament: „Eine verstärkte Partnerschaft zwischen der Europäischen Union und Lateinamerika“. Strategie für eine verstärkte Partnerschaft zwischen der Europäischen Union und Lateinamerika: Ausführliche Darlegung, KOM(2005)636, Brüssel. (http://ec.europa.eu/comm/external_relations/la/doc/com05_636_de.pdf; 28.05.2006)
- EU-KOMMISSION (2006a): Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über eine thematische Strategie für die städtische Umwelt, SEK(2006) 16, Brüssel. (http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/com_2005_0718_de.pdf; 28.05.2006)
- EU-KOMMISSION (2006b): Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuß und den Ausschuß der Regionen: Thematisches Programm „Nichtstaatliche Akteure und lokale Behörden im Entwicklungsprozess“, KOM(2006) 19, Brüssel. (http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/com/2006/com2006_0019de01.doc; 28.05.2006)
- EU-KOMMISSION (2006c): EU Donor Atlas 2006, Volume I. Mapping Official Development Assistance, Brüssel. (http://ec.europa.eu/comm/development/body/publications/docs/eu_donor_atlas_2006.pdf; 28.05.2006)
- EU-KOMMISSION (2006d): Gemeinsame Erklärung des Rates und der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten, des Europäischen Parlaments und der Kommission zur Entwicklungspolitik der Europäischen Union: „Der Europäische Konsens“ (2006/C 46/01), Brüssel. (http://ec.europa.eu/comm/development/body/development_policy_statement/docs/edp_statement_oj_24_02_2006_de.pdf; 28.05.2006)

- EVERS, Hans-Dieter; KAISER, Markus & Christine MÜLLER (2003): Entwicklung durch Wissen: eine neue globale Wissensarchitektur. In: Soziale Welt, H. 1/03, S. 49-70. (http://www.zef.de/module/register/media/ee9f_Evers-Kaiser2003-Wissensarchitektur.pdf; 28.05.2006)
- FAUST, Jörg (2002): Staatsversagen in Lateinamerika. Der „verweigerte Leviathan“. In: Internationale Politik, H. 8/02, S. 17-24.
- FAUST, Jörg & Dirk MESSNER (2004): Keine Sicherheit ohne pro-aktive Entwicklungspolitik. In: E+Z Entwicklung und Zusammenarbeit, H.11/04, S. 408-411. (http://www.inwent.org/E+Z/content/archiv-ger/11-2004/schwer_art1.html; 28.05.2006)
- FELDBAUER, Peter et al. (Hrsg.) (1993): Megastädte, Wien.
- FERREIRA, Francisco H.G. & Michael WALTON (2005): The Inequality Trap. In: Finance and Development, H. 4/05. (<http://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/2005/12/ferreira.htm>; 28.05.2006)
- FIGUEROA, Oscar (1996): A hundred million journeys a day: The management of transport in Latin America's mega-cities. In: GILBERT, A. (Hrsg.): The mega-city in Latin America, Tokyo, New York, Paris, S. 110-132.
- FISCHER, Manfred & Luis SUAREZ-VILLA (1999): Innovation, Networks and Localities: An Introduction. In: FISCHER, M.; SUAREZ-VILLA, L. & M. STEINER (Hrsg.): Innovation, networks and localities, Berlin et al., S.1-7.
- FISCHER, Thomas & Michael KRENNERICH (Hrsg.) (2000): Politische Gewalt in Lateinamerika, Frankfurt a.M.
- FISCHER, Manfred; SUAREZ-VILLA, Luis & Michael STEINER (Hrsg.) (1999): Innovation, networks and localities, Berlin et al.
- FLICK, Uwe (2000): Triangulation in der qualitativen Forschung. In: FLICK, U.; KARDORFF, E. v. & I. STEINKE (Hrsg.): Qualitative Forschung. Ein Handbuch, Reinbek, S. 309-318.
- FLICK, Uwe (2002): Qualitative Sozialforschung. Eine Einführung, Reinbek, 6. Aufl.
- FLICK, Uwe (2004): Triangulation. Eine Einführung, Wiesbaden.
- FLICK, Uwe; KARDORFF, Ernst von & Ines STEINKE (Hrsg.) (2000): Qualitative Forschung. Ein Handbuch, Reinbek.
- FRERES, Christian & José A. SANAHUJA (2005): Study on Relations between the European Union and Latin America. New Strategies and Perspectives, Madrid.
- FREY, René L. (2002): Grenzüberschreitende Kooperation zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit von städtischen Regionen am Beispiel der Regiotrienna. In: MAYR, A.; MEURER, M. & J. VOGT (Hrsg.): Stadt und Region – Dynamik von Lebenswelten: Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen, 53. Deutscher Geographentag Leipzig 2001, Leipzig, S. 128-139.
- FRIEBERTSHÄUSER, Barbara (1997): Interviewtechniken – ein Überblick. In: FRIEBERTSHÄUSER, B. & A. PRENGEL (Hrsg.): Handbuch Qualitative Forschungsmethoden in der Erziehungswissenschaft, Weinheim, München, S. 371-395.
- FRIEBERTSHÄUSER, Barbara & Anedore PRENGEL (Hrsg.) (1997): Handbuch Qualitative Forschungsmethoden in der Erziehungswissenschaft, Weinheim, München.
- FRIEDMANN, John (1986): The World City Hypothesis. In: Development and Change, Jg. 17, S. 69-83.
- FRIEDMANN, John (1992): Empowerment. The Politics of Alternative Development, Oxford.
- FRIEDRICHS, Jürgen (1980): Methoden empirischer Sozialforschung. Opladen.
- FUHR, Harald (2000): Staatsreform und Verwaltungsmodernisierung – zur neuen Rolle des Staats in Lateinamerika. In: HENGSTENBERG, P. (Hrsg.): Zivilgesellschaft in Lateinamerika: Interessenvertretung und Regierbarkeit, Frankfurt a.M., S. 467-497.
- FÜRST, Dietrich & Herbert SCHUBERT (2001): Regionale Akteursnetzwerke zwischen Bindungen und Optionen. Über die informelle Infrastruktur des Handlungssystems bei der Selbstorganisation von Regionen. In: Geographische Zeitschrift, H. 1/01, S. 32-51.

- GALTUNG, Johan (1971): Gewalt, Frieden und Friedensforschung. In: SENGHAAS, D. (Hrsg.): Kritische Friedensforschung, Frankfurt/M., S. 55-104.
- GAMBINI, Riccardo (2004): Prólogo. In: GODÍNEZ ZÚÑIGA, V. M. & M. del HUERTO ROMERO (Hrsg.): Tejiendo lazos entre territorios. La cooperación descentralizada local Unión Europea-América Latina, Valparaíso, S. 9-12.
(http://ec.europa.eu/comm/europeaid/projects/urbal/reader/tejiendo_valparaiso_es.pdf; 29.06.2006)
- GAMERITH, Werner et al. (Hrsg.): Alpenwelt – Gebirgswelten. Inseln, Brücken, Grenzen. Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen, 54. Deutscher Geographentag Bern 2003, Heidelberg, Bern.
- GAVIDIA, Jorge (2004): Working with cities in Latin America and the Caribbean. In: Habitat Debate, H. 1/04, S. 13. (<http://www.unhabitat.org/hd/hdv10n1/HD10-1-Mar.pdf>; 28.05.2006)
- GERL-FALKOVITZ, Hanna-Barbara (2002): Vom Nutzen und Nachteil des Weltethos. Wider eine Entkernung der Religion. In: Die politische Meinung, H. 10/02, S. 44-50.
- GIDDENS, Anthony (1992): Die Konstitution der Gesellschaft. Grundzüge einer Theorie der Strukturierung, Frankfurt a.M.
- GIDDENS, Anthony (2001): Entfesselte Welt. Wie die Globalisierung unser Leben verändert, Frankfurt a.M.
- GILBERT, Alan (Hrsg.) (1996): The mega-city in Latin America, Tokyo, New York, Paris.
- GILBERT, Alan (1998): The Latin American City, London, 2. Aufl.
- GISEVIUS, Wolfgang (1999): Leitfaden durch die Kommunalpolitik, Bonn.
- GIULIANI, Elisa (2005): Cluster Absorptive Capacity: Why Do Some Clusters Forge Ahead and Others Lag Behind? In: European Urban and Regional Studies, H. 3/05, S. 269-288.
- GODÍNEZ ZÚÑIGA, Víctor Manuel (2004): Economía política de Latinoamérica cooperación descentralizada: algunas consideraciones desde América Latina. In: GODÍNEZ ZÚÑIGA, V. M. & M. del HUERTO ROMERO (Hrsg.): Tejiendo lazos entre territorios. La cooperación descentralizada local Unión Europea-América Latina, Valparaíso, S. 327-377.
(http://ec.europa.eu/comm/europeaid/projects/urbal/reader/tejiendo_valparaiso_es.pdf; 29.06.2006)
- GODÍNEZ ZÚÑIGA, Víctor Manuel & María del HUERTO ROMERO (Hrsg.) (2004): Tejiendo lazos entre territorios. La cooperación descentralizada local Unión Europea-América Latina, Valparaíso.
(http://ec.europa.eu/comm/europeaid/projects/urbal/reader/tejiendo_valparaiso_es.pdf; 29.06.2006)
- GÖHNER, Reinhard (Hrsg.) (1993a): Die Gesellschaft für morgen, München.
- GÖHNER, Reinhard (1993b): Plädoyer für eine Ethik der Verantwortung. In: GÖHNER, R. (Hrsg.): Die Gesellschaft für morgen, München, S. 7-20.
- GOLUB, Aaron (2004): Brazil's Buses: Simply Successful. In: Access, H. 1/04, S. 2-9.
(<http://www.uctc.net/access/access.asp>; 28.05.2006)
- GRABENDORFF, Wolf (1999): Eine strategische Partnerschaft? Biregionaler Dialog zwischen EU und Lateinamerika. In: Internationale Politik, H. 5/99, S. 1-8.
- GRABENDORFF, Wolf (2003): Lateinamerikas unsichere Zukunft. In: Aus Politik und Zeitgeschichte, H. 38-39/03, S. 3-5.
- GRANT, Richard & Jan NIJMAN (2002): Globalization and the Corporate Geography of the Cities in the Less-Developed World. In: Annals of the Association of American Geographers, H. 2/02, S. 320-340.
- GRASBERGER, Thomas & Franz KOTTEDER (2003): Mobilfunk: Ein Freilandversuch am Menschen, München.
- GRATIUS, Susanne (2003): Spielt Europa in Lateinamerika noch eine Rolle? In: Aus Politik und Zeitgeschichte, H. 38-39/03, S. 38-46.
(http://www.bpb.de/publikationen/6USHQ0.0.0.Spielt_Europa_in_Lateinamerika_noch_eine_Rolle.html; 28.05.2006)
- GRATIUS, Susanne (2004): Europa und Lateinamerika: zwischen Rückzug und Annäherung. In: SWP-Aktuell, H.26/05, 1-8. (http://www.swp-berlin.org/de/common/get_document.php?id=894; 28.05.2006)

- GREIG, Michael J. (2002): The End of Geography? Globalization, Communications, and Culture in the International System. In: Journal of Conflict Resolution, H. 2/02, S. 225-243.
- GRIMM, Sven; BERGH, Marie-Laure de & Christian FRERES (2005): A New European development policy statement. Reihe: SID (= Society for International Development) (Hrsg.): European Development Cooperation 2010, H. 09/05. (http://www.dgroups.org/groups/CoOL/docs/DPS-ECDPM-ODI_Briefing_Paper_0905.pdf; 30.05.2006)
- GTZ (= Gesellschaft für technische Zusammenarbeit) (2003): Kommunale Entwicklungszusammenarbeit. Kooperationsbeziehungen zwischen deutschen Städten und Kommunen in Entwicklungsländern und Transformationsstaaten, Eschborn.
- GTZ (= Gesellschaft für technische Zusammenarbeit) (2004): Urban Road Safety. Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities, Module 5b, Eschborn, 2. Aufl. (http://sutp.org/download.php?file=sourcebook/modules/5b_URS-new.pdf; 28.06.2006)
- GTZ (= Gesellschaft für technische Zusammenarbeit) (2005): Why Transport Matters. Contributions of the Transport Sector towards Achieving the Millennium Development Goals, Eschborn. (<http://www.sutp.org/docs/WhyTransportMatters-locked-8.11.05.pdf>; 28.05.2006)
- GUGLER, Josef (Hrsg.) (1996): The urban transformation of the developing world: regional trajectories, New York.
- GUTIÉRREZ CAMPS, Arnau (2006): Una aproximación a las relaciones de cooperación descentralizada entre la UE y América Latina. In: OCD (Hrsg.): Anuario 2005 del Observatorio de Cooperación Descentralizada Unión Europea-América Latina, Montevideo. (In Druck)
- GWYNNE, Robert N. & Cristóbal KAY (Hrsg.) (1999): Latin America Transformed. Globalization and Modernity, London.
- HAKIM, Peter (2006): Is Washington Losing Latin America? In: Foreign Affairs, H. 1/06, S. 39-53.
- HALDENWANG, Christian von (2000): Dezentralisierung und Lokale Demokratie. In: HENGSTENBERG, P. (Hrsg.): Zivilgesellschaft in Lateinamerika: Interessenvertretung und Regierbarkeit, Frankfurt a.M., S. 425-439.
- HALDENWANG, Christian von (2001): Standortpolitik – neue Rollen für Regionen und Kommunen in Lateinamerika. In: Bodemer, K. et al. (Hrsg.): Lateinamerika-Jahrbuch 2001, Frankfurt a.M., S. 82-98.
- HALL, Peter (2002): Christaller for a global age: redrawing the urban hierarchy. In: MAYR, A.; MEURER, M. & J. VOGT (Hrsg.): Stadt und Region – Dynamik von Lebenswelten: Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen, 53. Deutscher Geographentag Leipzig 2001, Leipzig, S. 110-128.
- HALL, Peter & Ulrich PFEIFFER (2000): URBAN 21. Der Expertenbericht zur Zukunft der Städte, Stuttgart, München.
- HANF, Kenneth & Laurence J. O'TOOLE, Jr. (1992): Revisiting old friends: networks, implementation structures and the management of inter-organizational relations. In: European Journal of Political Research, Bd. 21, S. 163-180.
- HANTSCHHEL, Roswitha & Elke THARUN (1980): Anthropogeographische Arbeitsweisen, Reihe: Das Geographische Seminar, Braunschweig.
- HASSINK, Robert (2001): The Learning Region: A Fuzzy Concept or a Sound Theoretical Basis for Modern Regional Innovation Policies? In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, H. 3-4/01, S. 219-230.
- HEIN, Wolfgang (2000): Die Ökonomie des Archipels und das versunkene Land. Die Struktur von Wirtschaftsräumen im Informationszeitalter. In: E+Z Entwicklung und Zusammenarbeit, H. 11/00, S. 304-307. (<http://www.inwent.org/E+Z/1997-2002/ez1100-9.htm>; 28.05.2006)
- HEIN, Wolfgang (2001a): Weltgesellschaft: Entgrenzung, Entwicklung, Empowerment und Emanzipation. In: Peripherie, H. 83/01, S. 36-77.
- HEIN, Wolfgang (2001b): „Autozentrierte Entwicklung“ – Überlegungen zur Neufundierung eines immer noch wichtigen Konzeptes. In: THIEL, R. E. (Hrsg.): Neue Ansätze zur Entwicklungstheorie, Reihe: DSE-Themendienst, Bd. 10, Bonn, 2. Aufl., S. 218-238. (<http://www.inwent.org/imperia/md/content/bereich3-intranet/3-04-internet-publik/th-10-hein.pdf>; 28.05.2006)
- HEINEBERG, Heinz (1989): Stadtgeographie. Reihe: Grundriß Allgemeine Geographie, Bd. 10, Paderborn et al.

- HELD, David et al. (1999): *Global transformations: politics, economics and culture*, Cambridge.
- HENGSTENBERG, Peter (Hrsg.) (2000): *Zivilgesellschaft in Lateinamerika: Interessenvertretung und Regierbarkeit*, Frankfurt a.M.
- HERFKENS, Eveline (2006): Die Millenniums-Entwicklungsziele und die Kommunen aus der Sicht der UN: Kommunen sind der Schlüssel zum Erfolg. In: *Europa kommunal*, H. 1/06, S. 7-10.
- HÉRITIER, Adrienne (Hrsg.) (1993): *Policy-Analyse. Kritik und Neuorientierung*, Reihe: PVS-Sonderheft, Bd. 24, Opladen.
- HERMANN, Klaus (2000): Die Lokale Agenda 21. Herausforderung für die Kommunalpolitik. In: *Aus Politik und Zeitgeschichte*, H. 10-11/00, S. 3-12.
(http://www.bpb.de/publikationen/9SWTQ5.0.0.Die_Lokale_Agenda_21.html; 28.05.2006)
- HICKMAN, Robin & Peter HALL (2005): *Integrated Urban Transport and Urban Planning: as the Maker and Breaker of Cities*. In: *Structural Change in Europe*, H. 4/05, S. 86-92.
- HILDEBRAND, Mark (2004): An Alliance of cities and their development partners. In: *Habitat Debate*, H. 1/04, S. 8-9. (<http://www.unhabitat.org/hd/hdv10n1/HD10-1-Mar.pdf>; 28.05.2006)
- HILLIGES, Gunther (2002): Politik für nachhaltige Entwicklung. Ein Kommentar aus der Perspektive der Länder und Gemeinden. In: *E+Z Entwicklung und Zusammenarbeit*, H. 12/02, S. 345-346.
(<http://www.inwent.org/E+Z/1997-2002/ez1202-8.htm>; 28.05.2006)
- HIRSCH, Joachim (1995): *Der nationale Wettbewerbsstaat. Staat, Demokratie und Politik im globalen Kapitalismus*, Berlin.
- HIRSCH-KREINSEN, Hartmut (2002): Unternehmensnetzwerke – revisited. In: *Zeitschrift für Soziologie*, H. 2/02, S. 106-124.
- HIRSCHMANN, Albert O. (1958): *The Strategy of Economic Development*, New Haven.
- HOFMEISTER, Burkhard (1997): *Stadtgeographie*, Braunschweig, 7. Aufl.
- HOFMEISTER, Wilhelm (2001): Lateinamerika als internationaler Akteur. In: *Internationale Politik*, H. 9/01, S. 1-8.
- HOLZNER, Lutz (1994): Geisteshaltung und Stadt-Kulturlandschaftsgestaltung: das Beispiel der Vereinigten Staaten. In: *Petermanns Geographische Mitteilungen*, H. 1/94, S. 51-59.
- HSFK (= Hessische Stiftung Friedens- und Konfliktforschung) (Hrsg.) (1976): *Friedensanalysen für Theorie und Praxis 3*, Vierteljahresschrift für Erziehung, Politik und Wissenschaft, Frankfurt a.M.
- HUERTO ROMERO, María del (2004): Una aproximación contextual y conceptual a la cooperación descentralizada. In: GODÍNEZ ZÚÑIGA, V. M. & M. del HUERTO ROMERO (Hrsg.): *Tejiendo lazos entre territorios. La cooperación descentralizada local Unión Europea-América Latina*, Valparaíso, S. 19-51.
(http://ec.europa.eu/comm/europeaid/projects/urbal/reader/tejiendo_valparaiso_es.pdf; 29.06.2006)
- HUHLE, Rainer (2001): Menschenrechte in Lateinamerika. In: *S+F Vierteljahresschrift für Sicherheit und Frieden*, H. 1/01, S. 18-25.
- HÜLSMANN, Wulf & Andreas TROGE (2003): Nachhaltige Entwicklung in Kommunen: „Lokale Agenda 21“. In: WALCHA, H. (Hrsg.): *Diskurs Kommunal 2003 – Kommunen in Europa*, Wesseling, S. 153-155.
- HUMPHREY, John & Dirk MESSNER (2006): Instabile Multipolarität: Indien und China verändern die Weltpolitik. Reihe: DIE (Hrsg.): *Analysen und Stellungnahmen*, H. 1/06. (http://www.die-gdi.de/die_homepage.nsf/FSdpub?OpenFrameset; 30.05.2006)
- HUNTINGTON, Samuel P. (1993): The Clash of Civilizations? In: *Foreign Affairs*, H. 3/93, S. 22-49.
- HUNTINGTON, Samuel P. (1998): *Kampf der Kulturen. The Clash of Civilizations. Die Neugestaltung der Weltpolitik im 21. Jahrhundert*, München, Wien, 4. Aufl.
- HUNTINGTON, Samuel P. (2000): Die Weltordnung im dritten Jahrtausend. Die Auflösung des durch den Westfälischen Frieden begründeten Staatensystems macht ein Äquivalent erforderlich. In: *Die Politische Meinung*, H. 2/00, S. 5-10.

- JENSEN, Mike (2003): Der wirkliche „digitale Graben“ verläuft innerhalb der armen Länder. In: E+Z Entwicklung und Zusammenarbeit, H. 7/03, S. 302-303. (http://www.inwent.org/E+Z/content/archiv-ger/07-2003/an_art5.html; 28.05.2006)
- KAISER, Karl (1998): Globalisierung als Problem der Demokratie. In: Internationale Politik, H. 4/98, S. 3-11.
- KAPPEL, Robert (2001): Endogene Potenziale und die Ökonomie der Peripherie. In: THIEL, R. E. (Hrsg.): Neue Ansätze zur Entwicklungstheorie, Reihe: DSE-Themendienst, Bd. 10, Bonn, 2. Aufl., S. 271-284. (<http://www.inwent.org/imperia/md/content/bereich3-intranet/3-04-internet-publik/th-10-kappel.pdf>; 28.05.2006)
- KARDORFF, Ernst von (2000): Qualitative Evaluationsforschung. In: FLICK, U.; KARDORFF, E. v. & I. STEINKE (Hrsg.): Qualitative Forschung. Ein Handbuch, Reinbek, S. 238-250.
- KEINER, Marco & Arley KIM (2006): Transnational City Networks for Sustainability. Manuskript, im Review-Verfahren bei European Planning Studies.
- KELLE, Udo (2004): Integration qualitativer und quantitativer Methoden. In: KACKARTZ, U.; GRUNENBERG, H. & A. LAUTERBACH (Hrsg.): Qualitative Datenanalyse: Computergestützt. Methodische Hintergründe und Beispiele aus der Forschungspraxis, Wiesbaden, S. 27-41.
- KELLE, Udo & Christian ERZBERGER (2000): Qualitative und quantitative Methoden: Kein Gegensatz. In: FLICK, U.; KARDORFF, E. v. & I. STEINKE (Hrsg.): Qualitative Forschung. Ein Handbuch, Reinbek, S. 299-309.
- KEOHANE, Robert O. & Joseph S. NYE, Jr. (2000): Die Informationsrevolution. Staat und Macht im Zeitalter globaler Information. In: Internationale Politik, H. 10/00, S. 9-16.
- KERN, Kristine (2001): Transnationale Städtenetzwerke in Europa. In: SCHRÖTER, E. (Hrsg.): Empirische Policy- und Verwaltungsforschung. Lokale, nationale und internationale Perspektiven, Opladen, S. 95-116.
- KERSTING, Norbert (2006): Interkommunale Kooperation oder Wettbewerb? In: Aus Politik und Zeitgeschichte, H. 21-22/06, S. 32-38. (<http://www.bpb.de/files/TRVSFZ.pdf>; 03.06.2006)
- KITCHIN, Rob & Nicholas J. TATE (2000): Conducting Research into Human Geography. Theory, methodology and practice, Harlow et al.
- KLINGEBIEL, Stephan & Katja ROEHDER (2004): Das entwicklungspolitisch-militärische Verhältnis: Der Beginn einer neuen Allianz? Reihe: DIE (Hrsg.): Analysen und Stellungnahmen, H. 1/04. (http://www.die-gdi.de/die_homepage.nsf/FSdpub?OpenFrameset; 30.05.2006)
- KLIKSBERG, Bernardo (2005): Desigualdad y juventud en la América Latina de hoy. In: Diálogo Mercociudades, H. 22/05, S. 26-31. (<http://www.mercociudades.org/descargas/documentos/Publicaciones/revistadiologo22.pdf>; 28.05.2006)
- KLUXEN, Wolfgang (1993): Wertorientierung politischen Handelns. In: GÖHNER, R. (Hrsg.): Die Gesellschaft für morgen, München, S. 21-35.
- KNAPP, Manfred (Hrsg.) (1992): Konzepte europäischer Friedensordnungen, Stuttgart.
- KOHLHEPP, Gerd (1994a): Raum und Bevölkerung. In: BRIESEMEISTER, D. et al. (Hrsg.): Brasilien heute: Politik, Wirtschaft, Kultur, Reihe: Bibliotheca Ibero Americana, Bd. 53, Frankfurt a.M., S. 9-107.
- KOHLHEPP, Gerd (1994b): Strukturprobleme des brasilianischen Agrarsektors. In: BRIESEMEISTER, D. et al. (Hrsg.): Brasilien heute: Politik, Wirtschaft, Kultur, Reihe: Bibliotheca Ibero Americana, Bd. 53, Frankfurt a.M., S. 277-292.
- KOHLHEPP, Gerd (1994c): Bergbau und Energiewirtschaft. In: BRIESEMEISTER, D. et al. (Hrsg.): Brasilien heute: Politik, Wirtschaft, Kultur, Reihe: Bibliotheca Ibero Americana, Bd. 53, Frankfurt a.M., S. 293-303.
- KOHLHEPP, Gerd (Hrsg.) (2003a): Brasilien. Entwicklungsland oder tropische Großmacht des 21. Jahrhunderts? Tübingen.
- KOHLHEPP, Gerd (2003b): Brasilien – Schwellenland und wirtschaftliche Führungsmacht in Lateinamerika. Entwicklung – Strukturprobleme – Perspektiven. In: KOHLHEPP, G. (Hrsg.): Brasilien. Entwicklungsland oder tropische Großmacht des 21. Jahrhunderts? Tübingen, S. 13-55.

- KOHLHEPP, Gerd (Hrsg.) (2005): Wirtschafts- und sozialräumliche Strukturwandlungen und Interessenkonflikte in Lateinamerika. Beiträge zur geographischen Entwicklungsforschung, Reihe: Tübinger Beiträge zur Geographischen Lateinamerika-Forschung, Bd. 26, Tübingen.
- KOHLHEPP, Gerd & Martin COY (Hrsg.) (1998): Mensch-Umwelt-Beziehungen und nachhaltige Entwicklung in der Dritten Welt, Reihe: Tübinger geographische Studien, Heft 119.
- KÖNIG, Eckard & Peter ZEDLER (Hrsg.) (2002): Qualitative Forschung, Weinheim.
- KORFF, Rüdiger (2004): Innovative Milieus. Globalisierung und Urbanisierung. In: E+Z Entwicklung und Zusammenarbeit, H. 12/04, S. 452-454. (http://www.inwent.org/E+Z/content/archiv-ger/12-2004/schwer_art1.html; 28.05.2006)
- KREHER, Alexander (2006): Die Partnerschaft „Eine Welt“ in der Landeshauptstadt Stuttgart: Ein starkes Netzwerk für nachhaltige Entwicklung. In: Europa kommunal, H. 1/06, S. 21-23.
- KRENNERICH, Michael (2000): Politische Gewalt in Lateinamerika. In: FISCHER, T. & M. KRENNERICH (Hrsg.): Politische Gewalt in Lateinamerika, Frankfurt a.M., S. 17-34.
- KRENNERICH, Michael (2003): Demokratie in Lateinamerika. Eine Bestandsaufnahme nach der Wiedergeburt vor 25 Jahren. In: Aus Politik und Zeitgeschichte, H. 38-39/03, S. 6-13. (http://www.bpb.de/publikationen/U0BRT6.0.0.Demokratie_in_Lateinamerika.html; 28.05.2006)
- KRÜGER, Fred (2003): Handlungsorientierte Entwicklungsforschung: Trends, Perspektiven, Defizite. In: Petermanns Geographische Mitteilungen, H. 1/03, S. 6-15.
- KRUMWIEDE, Heinrich-W. (2003): Armut in Lateinamerika als soziales und politisches Phänomen. In: Aus Politik und Zeitgeschichte, H. 38-39/03, S. 14-19. (http://www.bpb.de/publikationen/TVAJK9.0.0.Armut_in_Lateinamerika_als_soziales_und_politisches_Problem.html; 28.05.2006)
- KUHN, Stefan (2001): Reden ist Silber ... – Die Lokale Agenda 21 zehn Jahre nach Rio. In: Petermanns Geographische Mitteilungen, H. 5/01, S. 66-69.
- KÜNG, Hans (1992): Projekt Weltethos, München, Zürich.
- KÜNG, Hans (1997): Weltethos für Weltpolitik und Weltwirtschaft, München.
- KURTENBACH, Sabine (1994): Konflikte und Konfliktregulierung in Lateinamerika. In: BETZ, J. & S. BRÜNE (Hrsg.): Jahrbuch Dritte Welt 1995. Daten – Übersichten – Analysen. München, S. 242-248.
- KURTENBACH, Sabine (2001): Die Andenländer als neue Krisenregion in Lateinamerika. In: WAGNER, W. et al. (Hrsg.): Jahrbuch internationale Politik 1999-2000, Reihe: Jahrbücher des Forschungsinstituts der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik, Bd. 24, München, 365-374.
- LAMNEK, Siegfried (2002): Qualitative Interviews. In: KÖNIG, E. & P. ZEDLER (Hrsg.): Qualitative Sozialforschung, Weinheim, S. 157-211.
- LAUSCHMANN, Elisabeth (1976): Grundlagen einer Theorie der Regionalpolitik, Hannover, 3. Aufl.
- LATINOBARÓMETRO (2005): Informe Latinobarómetro 2005: 1995–2005, diez años de opinión pública, 176.554 entrevistas, 10 mediciones en 18 países, Santiago. (<http://www.latinobarometro.org/uploads/media/2005.pdf>; 28.05.2006)
- LATOUR, Bruno (1987): Science in action: how to follow scientists and engineers through society, Cambridge, MA.
- LAW, JOHN (1992): Notes on the Theory of the Actor Network: Ordering, Strategy and Heterogeneity. In: Systems Practice, H. 5/92, S. 379-393. (<http://www.lancs.ac.uk/fss/sociology/papers/law-notes-on-ant.pdf>; 28.05.2006)
- LEGGEWIE, Claus (2001): Das Erasmus-Programm. Gibt es eine transnationale Bürgergesellschaft? In: LEGGEWIE, C. & R. MÜNCH (Hrsg.): Politik im 21. Jahrhundert, Frankfurt a.M., S. 458-479.
- LEGGEWIE, Claus & Richard MÜNCH (Hrsg.) (2001): Politik im 21. Jahrhundert, Frankfurt a.M.
- LHS (= Landeshauptstadt Stuttgart) (Hrsg.) (2000): URB-AL: Europa – América Latina. Netzwerk Nr. 8: Steuerung der urbanen Mobilität. Grundlegendokument, Stuttgart.
- LINK, Jochen (2001): Der permeable Staat des 21. Jahrhunderts. In: Politische Studien, H. 378/01, S. 52-62.

- LOSADA PASSOLS, Agustín F. de (2004): Reflexiones sobre la cooperación descentralizada entre gobiernos locales de la Unión Europea y América Latina. Una perspectiva europea. In: GODÍNEZ ZÚÑIGA, V. M. & M. del HUERTO ROMERO (Hrsg.): Tejiendo lazos entre territorios. La cooperación descentralizada local Unión Europea-América Latina, Valparaíso, S. 123-151. (http://ec.europa.eu/comm/europeaid/projects/urbal/reader/tejiendo_valparaiso_es.pdf; 29.06.2006)
- LUCA, Miguel De (2005): Un nuevo desafío para la democracia en América Latina. In: Diálogo Mercociudades, H. 22/05, S. 32-35. (<http://www.mercociudades.org/descargas/documentos/Publicaciones/revistadiologo22.pdf>; 28.05.2006)
- MAGGI, Claudio & Dirk MESSNER (Hrsg.) (2002): Gobernanza Global – Una mirada desde América Latina. El rol de la región frente a la globalización y los nuevos desafíos de la política global, Caracas.
- MAGGI, Claudio; MESSNER, Dirk & Lucretia LANDMANN (2002): Introducción: Gobernanza global desde la perspectiva latinoamericana. Desafíos a principios del siglo XXI. In: MAGGI, C. & D. MESSNER (Hrsg.): Gobernanza Global – Una mirada desde América Latina. El rol de la región frente a la globalización y los nuevos desafíos de la política global, Caracas, S. 9-31. (http://www.sef-bonn.org/download/publikationen/sonderbaende/sb_gobernanza-global_einleitung.pdf; 28.05.2006)
- MAIHOLD, Günther (2000): Nationale Konzertierungsprozesse und demokratische Regierbarkeit in Lateinamerika. In: HENGSTENBERG, P. (Hrsg.): Zivilgesellschaft in Lateinamerika: Interessenvertretung und Regierbarkeit, Frankfurt a.M., S. 441-465.
- MAIHOLD, Günther (2004): Die südamerikanische Staatengemeinschaft. Ein neuer Partner für die EU in Lateinamerika? In: SWP-Aktuell, H. 60/04, S. 1-4. (http://www.swp-berlin.org/common/get_document.php?id=1136; 28.05.2006)
- MAIHOLD, Günther & Jörg HUSAR (2005): Demokratiekrisen in Lateinamerika. Bolivien und Venezuela als Testfälle für das demokratische Engagement der internationalen Gemeinschaft. In: SWP-Aktuell, H. 25/05, S. 1-8. (http://www.swp-berlin.org/common/get_document.php?id=1307; 28.05.2006)
- MAIHOLD, Günther & Claudia ZILLA (2005): Lateinamerikanisches Spiegelfechten? Die Vertagung des kontinentalen Freihandelsabkommen als Herausforderung für Europa. In: SWP-Aktuell, H. 51/05, S. 1-8. (http://www.swp-berlin.org/common/get_document.php?id=1482; 28.05.2006)
- MAIHOLD, Günther & Claudia ZILLA (2006): Die neue politische Landkarte Lateinamerikas. In: SWP-Aktuell, H. 6/06, S. 1-4. (http://www.swp-berlin.org/common/get_document.php?id=1562; 28.05.2006)
- MALCHER, Ingo (2003): Kontinuitäten und Brüche der neoliberalen Hegemonie in Lateinamerika. In: Peripherie, H. 90-91/03, S. 311-327.
- MANSILLA, Hugo C. F. (1998): Politische Gewalt in Lateinamerika – Partielle Modernisierung, Anomiephänomene und Protestpotential in Peru und Kolumbien. In: Zeitschrift für Politik, H. 2/98, S. 182-204.
- MAYER, Jörg (1997): Globale Klimapolitik „von unten“. Das „Klima-Bündnis“ indigener Völker und europäischer Kommunen als transnationales Regime. In: ALTVATER, E. et al. (Hrsg.): Vernetzt und Verstrickt: Nicht-Regierungs-Organisationen als gesellschaftliche Produktivkraft, Münster, S. 113-145.
- MAYER-RIES, Jörg (1999): Globalisierung von unten? – Das „Klima-Bündnis europäischer Städte mit indigenen Völkern der Regenwälder“ als Ansatz transnationaler Klimapolitik. In: Peripherie, H. 76/99, S. 69-91.
- MAYNTZ, Renate (1993): Policy-Netzwerke und die Logik von Verhandlungssystemen. In: HÉRITIER, A. (Hrsg.): Policy-Analyse. Kritik und Neuorientierung, Reihe: PVS-Sonderheft, Bd. 24, Opladen, S. 39-56.
- MAYR, Alois; MEURER, Manfred & Joachim VOGT (Hrsg.) (2002): Stadt und Region – Dynamik von Lebenswelten: Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen, 53. Deutscher Geographentag Leipzig 2001, Leipzig.
- MENCK, Karl W. (1998): Die Außenpolitik der Europäischen Union: Entwicklungspolitik. In: WEIDENFELD, W. & W. WESSELS (Hrsg.): Jahrbuch der Europäischen Integration 1997/98, Bonn, S. 231-236.
- MENEGAT, Rualdo (2002): Participatory democracy and sustainable development: integrated urban environmental management in Porto Alegre, Brazil. In: Environment&Urbanization, H. 2/02, S. 181-206.
- MENZEL, Ulrich (1992): Das Ende der Dritten Welt und das Scheitern der großen Theorie, Frankfurt a.M.
- MERTINS, Günter (2003): Jüngere sozialräumlich-strukturelle Transformationen in den Metropolen und Megastädten Lateinamerikas. In: Petermanns Geographische Mitteilungen, H. 4/03, S. 46-55.

- MESSNER, Dirk (1995): Die Netzwerkgesellschaft. Wirtschaftliche Entwicklung und internationale Wettbewerbsfähigkeit als Probleme gesellschaftlicher Steuerung. Reihe: Schriften des Deutschen Instituts für Entwicklungspolitik, Bd. 108, Köln.
- MESSNER, Dirk (1997): Netzwerktheorien: Die Suche nach Ursachen und Auswegen aus der Krise staatlicher Steuerungsfähigkeit. In: ALTVATER, E. et al. (Hrsg.): Vernetzt und Verstrickt: Nicht-Regierungsorganisationen als gesellschaftliche Produktivkraft, Münster, S. 27-64.
- MESSNER, Dirk (2000): Nicht-Regierungsorganisationen: Neue Hoffnungsträger oder überschätzte Akteure? Suchprozesse in Lateinamerika und Erfahrungen aus den Industrieländern. In: HENGSTENBERG, P. (Hrsg.): Zivilgesellschaft in Lateinamerika: Interessenvertretung und Regierbarkeit, Frankfurt a.M., S. 499-518.
- MESSNER, Dirk (2002): La gobernanza global y el futuro de los Estados nacionales a principios del siglo XXI. Una perspectiva europea. In: MAGGI, C. & D. MESSNER (Hrsg.): Gobernanza Global – Una mirada desde América Latina. El rol de la región frente a la globalización y los nuevos desafíos de la política global, Caracas, S. 35-67. (http://www.sef-bonn.org/download/publikationen/sonderbaende/sb_gobernanza-global_einleitung.pdf; 28.05.2006)
- MESSNER, Dirk & Jörg FAUST (2004): Entwicklungspolitik als Kernelement der europäischen Sicherheitspolitik. Reihe: DIE (Hrsg.): Analysen und Stellungnahmen, H. 3/04. (http://www.die-gdi.de/die_homepage.nsf/FSDpub?OpenFrameset; 30.05.2006)
- MESSNER, Dirk & Franz NUSCHELER (1996): Global Governance: Herausforderungen an die deutsche Politik an der Schwelle zum 21. Jahrhundert, Reihe: SEF (=Stiftung Entwicklung und Frieden) (Hrsg.): Policy Paper Nr. 2, Bonn. (http://www.sef-bonn.org/download/publikationen/policy_paper/pp_02_de.pdf; 28.05.2006)
- METROPOLIS (Hrsg.) (2005): Safeguarding Mobility – Transforming Transportation. METROPOLIS 2005, Commission 4 – Urban Mobility Management, Barcelona. (http://www.metropolis.org/Data/Files/214_C4-UrbanMobility.pdf; 28.05.2006)
- MEUSER, Michael & Ulrike NAGEL (1997): Das Experteninterview – Wissenssoziologische Voraussetzungen und methodische Durchführung. In: FRIEBERTSHÄUSER, B. & A. PRENGEL (Hrsg.): Handbuch Qualitative Forschungsmethoden in der Erziehungswissenschaft, Weinheim, München, S. 481-491.
- MEYER-STAMER, Jörg (1997): Systemische Wettbewerbsfähigkeit und Standort- und Industriepolitik: Ansatzpunkte für die Technische Zusammenarbeit mit Brasilien. Reihe: Berichte und Gutachten des Deutschen Instituts für Entwicklungspolitik, H. 3/97, Berlin. (<http://www.meyer-stamer.de/1997/tzbrakmu.pdf>; 28.05.2006)
- MEYER-STAMER, Jörg (1998): Clustering, Systemic Competitiveness and Commodity Chains: Shaping Competitive Advantage at the Local Level in Santa Catarina/Brazil. (<http://www.cefe.net/forum/bra003.pdf>; 28.05.2006)
- MEYER-STAMER, Jörg (1999): Strategien lokaler/regionaler Entwicklung: Cluster, Standortpolitik und systemische Wettbewerbsfähigkeit, o. Ort. (<http://www.meyer-stamer.de/1999/nsa.pdf>; 28.05.2006)
- MEYER-STAMER, Jörg (2003): Die Herausforderung der wissensbasierten Entwicklung: Perspektiven von Strukturwandel und Wettbewerbsfähigkeit in Brasilien. In: KOHLHEPP, G. (Hrsg.): Brasilien. Entwicklungsland oder tropische Großmacht des 21. Jahrhunderts? Tübingen, S. 127-151.
- MINKNER-BÜNJER, Mechthild (2005): Mexiko und Zentralamerika: Beziehungen unter hegemonialem Einfluss der USA. In: Brennpunkt Lateinamerika: Politik – Wirtschaft – Gesellschaft, H. 24/05, S. 269-280. (<http://www1.uni-hamburg.de/IHK/brennpkt/jg2005/bpk0524.pdf>; 28.05.2006)
- MOLS, Manfred (1997): Zur Einleitung: Lateinamerika – die ungerechte Gesellschaft. In: MOLS, M. & R. ÖHLSCHLÄGER (Hrsg.): Lateinamerika: die ungerechte Gesellschaft, Reihe: Hohenheimer Protokolle, Bd. 52, Stuttgart, S. 15-28.
- MOLS, Manfred & Rainer ÖHLSCHLÄGER (Hrsg.) (1997): Lateinamerika: die ungerechte Gesellschaft, Reihe: Hohenheimer Protokolle, Bd. 52, Stuttgart.
- MOULAERT, Frank & Katy CABARET (2006): Planning, Networks and Power Relations: Is Democratic Planning Under Capitalism Possible? In: Planning Theory, H. 1/06, S. 51-70.
- MURDOCH, Jonathan (1997): Towards a geography of heterogeneous associations. In: Progress in Human Geography, H. 3/97, S. 321-337.

- MYERS, David J. (1997): Latin American Cities: Internationally Embedded but Nationally Influential. In: Latin American Research Review, H. 1/97, S. 109-123.
- MYRDAL, Gunnar (1974): Ökonomische Theorie und unterentwickelte Regionen, Frankfurt a.M.
- MYSOREKAR, Sheila (2004): DynCorp und die Privatisierung des Krieges. In: E+Z Entwicklung und Zusammenarbeit, H. 4/04, S. 158-161. (http://www.inwent.org/E+Z/content/archiv-ger/04-2004/schwer_art5.html; 28.05.2006)
- NEWTON, Tim J. (2002): Creating the New Ecological Order? Elias and Actor-Network Theory. In: Academy of Management Review, H. 4/02, S. 523-540.
- NEYER, Jürgen (2002): Politische Herrschaft in nicht-hierarchischen Mehrebenensystemen. In: Zeitschrift für Internationale Beziehungen, H. 1/02, S. 9-38.
- NIETSCH, Julia (2006): Umsetzung der Millenniums-Entwicklungsziele der Vereinten Nationen: Nicht ohne die Kommunen. In: Europa kommunal, H. 1/06, S. 11-15.
- NOHLEN, Dieter (Hrsg.) (2000): Lexikon Dritte Welt. Länder, Organisationen, Theorien, Begriffe, Personen, Reinbek.
- NOHLEN, Dieter (2002): Soziale Gerechtigkeit in Lateinamerika? Probleme demokratischen Regierens in der dritten Transition. In: BENDEL, P. & M. KRENNERICH (Hrsg.): Soziale Ungerechtigkeit. Analysen zu Lateinamerika, Frankfurt a.M., S. 177-193.
- NÖLKE, Andreas (2000): Regieren in transnationalen Politiknetzwerken? Kritik postnationaler Governance-Konzepte aus der Perspektive einer transnationalen (Inter-) Organisationssoziologie. In: Zeitschrift für Internationale Beziehungen, H. 2/00, S. 331-358.
- NOLTE, Detlef (2000): Globalisierung und Demokratieentwicklung in Lateinamerika: Konsolidierung trotz sozialer Verwerfung? In: TETZLAFF, R. (Hrsg.): Weltkulturen unter Globalisierungsdruck. Erfahrungen und Antworten aus den Kontinenten, Reihe: Eine Welt – Texte der Stiftung Entwicklung und Frieden, Bd. 9, Bonn, S. 331-360.
- NOLTE, Detlef (2002): Demokratie kann man nicht essen. Zur politischen Lage in Lateinamerika. In: Lateinamerika Analysen, H. 3/02, S. 149-172.
- NOLTE, Detlef (2004): Fortschritte auf dem Weg zu einer strategischen Partnerschaft? Der III. Gipfel zwischen der EU und Lateinamerika in Guadalajara. In: Brennpunkt Lateinamerika: Politik – Wirtschaft – Gesellschaft, H. 11/04, S. 117-123. (<http://www1.uni-hamburg.de/IJK/brennpkt/jg2004/bpk0411.pdf>; 28.05.2006)
- NOLTE, Detlef (2005a): Lateinamerika: Politische Institutionen in der Krise? In: Brennpunkt Lateinamerika: Politik – Wirtschaft – Gesellschaft, H. 8/05, S. 89-104. (<http://www1.uni-hamburg.de/IJK/brennpkt/jg2005/bpk0508.pdf>; 28.05.2006)
- NOLTE, Detlef (2005b): Droht eine Spaltung Lateinamerikas? Die Ergebnisse des IV. Gipfels der Amerikas in Mar del Plata. In: Brennpunkt Lateinamerika: Politik – Wirtschaft – Gesellschaft, H. 21/05, S. 241-248. (<http://www1.uni-hamburg.de/IJK/brennpkt/jg2005/bpk0521.pdf>; 28.05.2006)
- NUSCHELER, Franz (1996): Lern- und Arbeitsbuch Entwicklungspolitik, Bonn, 4. Aufl.
- NUSCHELER, Franz & Otto SCHMUCK (Hrsg.) (1992a): Die Süd-Politik der EG. Europas entwicklungspolitische Verantwortung in der veränderten Weltordnung, Bonn.
- NUSCHELER, Franz & Otto SCHMUCK (1992b): Europas Verantwortung in einer neuen Weltordnung. In: NUSCHELER, F. & O. SCHMUCK (Hrsg.): Die Süd-Politik der EG. Europas entwicklungspolitische Verantwortung in der veränderten Weltordnung, Bonn, S. 279-302.
- NYE, Joseph S. Jr. (1990): The Changing Nature of World Power. In: Political Science Quarterly, H. 2/90, S. 177-192.
- OCD (Hrsg.) (2006): Anuario 2005 del Observatorio de Cooperación Descentralizada Unión Europea-América Latina, Montevideo. (In Druck)
- OLIVEIRA, Orlandina de & Bryan ROBERTS (1996): Urban Development and Social Inequality in Latin America. In: GUGLER, J. (Hrsg.): The urban transformation of the developing world: regional trajectories, New York, S. 253-314.

- OSSENBRÜGGE, Jürgen (2001): Politik im „glokalisierten“ Raum. Alternative Optionen zur entgrenzten Weltwirtschaft. In: Geographische Rundschau, H. 7-8/01, S. 4-9.
- OSSENBRÜGGE, Jürgen (2003): Formas de globalización y del desarrollo urbano en América Latina. In: Iberoamericana, H. 11/03, S. 97-110. (<http://www.iberoamericana.de/articulos-pdf/11-Ossenbrugge.pdf>; 28.05.2006)
- PARNREITER, Christof (2000): Megastädte oder (nachrangige) Global Cities? Die Städte der Dritten Welt in der Weltwirtschaft. In: BLOTEVOGEL, H. H.; J. OSSENBRÜGGE & G. WOOD (Hrsg.): Lokal verankert – weltweit vernetzt: Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen, 52. Deutscher Geographentag Hamburg 1999, Stuttgart, S. 267-272.
- PAUS, Heinz (2003): Kommunale Partnerschaften als Beitrag zu einem vereinten Europa. In: WALCHA, H. (Hrsg.): Diskurs Kommunal 2003 – Kommunen in Europa, Wesseling, S. 26-30.
- PELTONEN, Anita (1999): Exchanging International Experience. In: The Urban Age Magazine, H. 2/99 (http://www.worldbank.org/html/fpd/urban/urb_age/disasterngt/mic.htm; 28.05.2006)
- PERLMAN, Janice E. (1993): Mega-Cities: Global Urbanization and Innovation. In: The Mega-Cities Project Publication MCP-013, S. 1-28. (<http://www.megacitiesproject.org/publications/pdf/mcp013.pdf>; 28.05.2006)
- PETERS, B. Guy (1993): Alternative Modelle des Policy-Prozesses: Die Sicht „von unten“ und die Sicht „von oben“. In: HÉRITIER, A. (Hrsg.): Policy-Analyse. Kritik und Neuorientierung, Reihe: PVS-Sonderheft, Bd. 24, Opladen, S. 289-303.
- PETERSEN, Hans J. (1992): Die Politik der Gemeinschaft gegenüber Lateinamerika. In: NUSCHELER, F. & O. SCHMUCK (Hrsg.): Die Süd-Politik der EG. Europas entwicklungspolitische Verantwortung in der veränderten Weltordnung, Bonn, S. 141-158.
- PETRELLA, Riccardo (1995): A Global Agora vs. Gated City Regions. In: New Perspectives Quarterly, H. 4/95, S. 21-22.
- PETRELLA, Riccardo (1997): Grenzen des Wettbewerbs – Jenseits von Wirtschaft und Globalisierung unter der Herrschaft des Marktes. In: WEIZSÄCKER, E. U. v. (Hrsg.): Grenzenlos? Jedes System braucht Grenzen – aber wie durchlässig müssen diese sein? Berlin, Basel, Boston, S. 284-304.
- PETRELLA, Riccardo (2000): The Future of Regions: Why the Competitiveness Imperative should not Prevail over Solidarity, Sustainability and Democracy. In: Geografiska Annaler, H. 2/00, S. 67-72.
- PINHEIRO, Paulo Sérgio (2000): Democratic Governance, Violence, and the (Un)Rule of Law. In: Daedalus – Journal of the American Academy of Arts and Sciences, H. 2/00, S. 119-143.
- PMC (= Prefeitura Municipal de Criciúma) (2003): Criciúma circulando melhor. Projeto de investimentos em infraestrutura Criciúma-SC, Criciúma.
- POHL, Thomas (2005): Die Wirtschaftsbeziehungen zwischen China und Lateinamerika: Mehr als große Hoffnungen? In: Brennpunkt Lateinamerika: Politik – Wirtschaft – Gesellschaft, H. 10/05, S. 117-127. (<http://www1.uni-hamburg.de/IJK/brennpkt/jg2005/bpk0510.pdf>; 28.05.2006)
- POLANYI, Michael (1967): The Tacit Dimension, New York
- RAMÍREZ-VOLTAIRE, Simón (2002): Risse im Gebäude. In Lateinamerika gerät das neoliberale Modell aus den Fugen. In: iz3w – Blätter des Informationszentrums 3. Welt, H. 264/02, S. 6-8.
- REGELSBERGER, Elfriede (1992): Der Dialog der EG/Zwölf mit anderen Staatengruppen: Expansion neben der Nord-Süd-Schiene. In: NUSCHELER, F. & O. SCHMUCK (Hrsg.): Die Süd-Politik der EG. Europas entwicklungspolitische Verantwortung in der veränderten Weltordnung, Bonn, S. 197-211.
- REITER, Erich (Hrsg.) (2001): Jahrbuch für internationale Sicherheitspolitik 2001, Hamburg, Berlin, Bonn.
- REUBER, Paul & Carmella PFAFFENBACH (2005): Methoden der empirischen Humangeographie: Beobachtung und Befragung, Braunschweig.
- REUBER, Paul & Günter WOLKERSDORFER (2002): Clash of Civilizations aus Sicht der kritischen Geopolitik. In: Geographische Rundschau, H. 7-8/02, S. 24-28.
- RICHARDSON, Harry W. (1980): Polarization Reversal in Developing Countries. In: Papers of the Regional Science Association, H. 45, S. 67-85.

- RÍMEZ, Marc (2005): El programa URB-AL y la cooperación descentralizada local. In: @local.glob, H. 1/05, S. 39-42. (http://learning.itcilo.org/delnet/doc/espanyol/Revista/@local.glob_sp.pdf; 28.05.2006)
- RITZER, George (Hrsg.) (2004): Encyclopedia of Social Theory, Thousand Oaks.
- ROMIEU, Isabelle et al. (1990): Urban Air Pollution in Latin America and the Caribbean: Health Perspectives. In: World Health Statistics Quarterly, H. 2/90, S. 153-167.
- ROSENSTIEL, Lutz von (2000): Organisationsanalyse. In: FLICK, U.; KARDORFF, E. v. & I. STEINKE (Hrsg.): Qualitative Forschung. Ein Handbuch, Reinbek, S. 224-238.
- ROTHFUSS, Rainer (1998): Die Umsetzung des theoretischen Konzepts der nachhaltigen Entwicklung in die regionalpolitische Praxis eines Entwicklungslandes: "Governance for Sustainability" als Strategie der Landesregierung des Bundesstaates Amapá, Brasilien, Reihe: Kleinere Arbeiten aus dem Geographischen Institut der Universität Tübingen, Bd. 20.
- ROTHFUSS, Rainer (2002a): La Comisión Europea aprueba 1.000.000 de euros de subvenciones para cuatro proyectos comunes de la primera convocatoria de la Red No. 8. In: Control de la Movilidad Urbana, H. 3/02, S. 2-6. (http://www.stuttgart.de/europa/urb-al/s/_index.html; 28.05.2006)
- ROTHFUSS, Rainer (2002b): Survey about the Evaluation of the Co-ordination Office of Network No. 8 and the URB-AL Programme. In: Control of Urban Mobility, H. 4/02, S. 6-10. (http://www.stuttgart.de/europa/urb-al/e/_index.html; 28.05.2006)
- ROTHFUSS, Rainer (2002c): Evaluación de la coordinación de la Red URB-AL No. 8 "Control de la movilidad urbana" – Parte 1: Propuestas de mejora de los participantes de la encuesta en el marco del mid-term review. In: Control de la Movilidad Urbana, H. 5/02, S. 9-13. (http://www.stuttgart.de/europa/urb-al/s/_index.html; 28.05.2006)
- ROTHFUSS, Rainer (2002d): Evaluation of the Co-ordination of the URB-AL Network No. 8 "Control of Urban Mobility" – Part 2: The Value and Future of the Network Activities from the Point of View of the Participants. In: Control of Urban Mobility, H. 6/02, S. 3-6. (http://www.stuttgart.de/europa/urb-al/e/_index.html; 28.05.2006)
- ROTHFUSS, Rainer (2005): Transnationale Städtenetzwerke für kommunale Entwicklungszusammenarbeit. Das europäisch-lateinamerikanische Städtenetzwerk URB-AL. In: KOHLHEPP, G. (Hrsg.): Wirtschafts- und sozialräumliche Strukturwandlungen und Interessenkonflikte in Lateinamerika. Beiträge zur geographischen Entwicklungsforschung, Reihe: Tübinger Beiträge zur Geographischen Lateinamerika-Forschung, Bd. 26, Tübingen, S. 229-269.
- ROTHFUSS, Rainer (2006a): (Inter-)regionale Integration von unten: Die Rolle brasilianischer Kommunen in den europäisch-lateinamerikanischen URB-AL-Städtenetzwerken. In: Lateinamerika Analysen, H. 13/06, S. 147-177. (<http://www.duei.de/iik/de/content/publikationen/analysen/la13-07rothfuss.pdf>; 28.05.2006)
- ROTHFUSS, Rainer (2006b): Cooperação transnacional entre municípios da Europa e da América Latina: promovendo a governança local para a sustentabilidade através das redes de cidades URB-AL. Im Review-Verfahren bei: COSTA, S.; SANGMEISTER, H. & S. STECKBAUER (Hrsg.): Brasil en América Latina: Interacciones, percepciones, perspectivas. (In Druck)
- ROTHFUSS, Rainer & Pedro MARÍN COTS (2005): Continuidad de las redes URB-AL: Las estrategias de los Ayuntamientos de Málaga y Stuttgart. In: URB-AL Info, H. 22/05, S. 6. (http://ec.europa.eu/comm/europeaid/projects/urbal/infos/urbal_info_22_es.pdf; 28.05.2006)
- ROUQUAYROL GUILLEMETTE, Leda & Santiago HERRERO VILLA (2005): Guía sobre la cooperación Unión Europea – América Latina, o. Ort. (<http://www.ceficale.org>; 28.05.2006)
- RUEGG, Jean; COMBY, Patricia & David DOUSSE (2004): Mouvements sociaux et Internet: le local-global réinterrogé? In: Geographica Helvetica, H. 2/04, S. 133-143.
- RUSCHKOWSKI, Eick von (2002): Lokale Agenda 21 in Deutschland – eine Bilanz. In: Aus Politik und Zeitgeschichte, H. 31-32/02, S. 17-24. (http://www.bpb.de/publikationen/T1PDFH.0.0.Lokale_Agenda_21_in_Deutschland_eine_Bilanz.html; 28.05.2006)
- SAAVEDRA, Jaime & Omar S. ARIAS (2005): Stuck in a Rut: Avenues for combating persistent poverty and inequality in Latin America. In: Finance and Development, H. 4/05. (<http://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/2005/12/saavedra.htm>; 28.05.2006)

- SALDANHA, Arun (2003): Actor-Network Theory and Critical Sociology. In: *Critical Sociology*, H. 3/03, S. 419-432.
- SANGMEISTER, Hartmut (2003): Lateinamerika im Prozess der wirtschaftlichen Globalisierung: Wahrnehmungen, Aktionen, Reaktionen. In: BETZ, J. & S. BRÜNE (Hrsg.): *Neues Jahrbuch Dritte Welt. Globalisierung und Entwicklungsländer*, München, S. 101-114.
- SANGMEISTER, Hartmut (2004): Wirtschaftliche Entwicklung und Umweltbelastung in Lateinamerika. In: *Brennpunkt Lateinamerika: Politik – Wirtschaft – Gesellschaft*, H. 19/04, S. 205-215. (<http://www1.uni-hamburg.de/IJK/brennpkt/jg2004/bpk0419.pdf>; 28.05.2006)
- SANGMEISTER, Hartmut (2005): Gute Aussichten für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Lateinamerika 2005. An der positiven weltwirtschaftlichen Entwicklung 2004 partizipierte auch Lateinamerika. In: *Brennpunkt Lateinamerika: Politik – Wirtschaft – Gesellschaft*, H. 1/05, S. 1-12. (<http://www1.uni-hamburg.de/IJK/brennpkt/jg2005/bpk0501.pdf>; 28.05.2006)
- SASSEN, Saskia (1996): *Metropolen des Weltmarkts: Die neue Rolle der Global Cities*, Frankfurt a.M.
- SASSEN, Saskia (2001): *Global City: Einführung in ein Konzept und seine Geschichte*. In: *Peripherie*, H. 81-82/01, S. 10-31.
- SASSEN, Saskia (2003): *Globalization or Denationalization?* In: *Review of International Political Economy*, H. 1/03, S. 15-22. (http://www.ssrc.org/programs/publications_editors/publications/items/sassen1.pdf; 28.05.2006)
- SCHARIOTH, Klaus (2005): Die neuen sicherheitspolitischen Herausforderungen und die internationale Rolle Europas. In: *Integration*, H. 3/05, S. 246-250.
- SCHÄTZL, Ludwig (1994): *Wirtschaftsgeographie: in 3 Bänden, Bd. 3: Politik*, Paderborn, München, Wien, Zürich, 3. Aufl.
- SCHEER, Hermann (1995): *Sonnestrategie: Politik ohne Alternative*, München, Zürich, 5. Aufl.
- SCHEER, Hermann (2002): *Solare Weltwirtschaft: Strategie für die ökologische Moderne*, München, 5. Aufl.
- SHELLER, Jens P. (2002): Kooperations- und Organisationsformen für Stadtregionen – Modelle und ihre Umsetzungschancen. In: MAYR, A.; MEURER, M. & J. VOGT (Hrsg.): *Stadt und Region – Dynamik von Lebenswelten: Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen*, 53. Deutscher Geographentag Leipzig 2001, Leipzig, S. 692-700.
- SCHIEDER, Siegfried & Manuela SPINDLER (Hrsg.) (2003): *Theorien der Internationalen Beziehungen*, Opladen.
- SCHMALZ-BRUNS, Rainer (1999): *Deliberativer Supranationalismus. Demokratisches Regieren jenseits des Nationalstaats*. In: *Zeitschrift für internationale Beziehungen*, H. 2/99, S. 185-244.
- SCHMIDT, Herbert (1966): *Räumliche Wirkung der Investitionen im Industrialisierungsprozeß. Analyse des regionalen Wirtschaftswachstums*, Köln, Opladen.
- SCHMIDT, Petra (2005): *Budgethilfe in der Entwicklungszusammenarbeit der EU. Reihe: DIE* (Hrsg.): *Studies*, Bd. 10, Bonn. (http://www.bmz.de/de/wege/ez_eu/eu-wege/Studie10Druckfassung.pdf; 30.05.2006)
- SCHMUCK, Otto (1992): *Die Süd-Politik der Europäischen Gemeinschaft: Entstehung, Motive, Instrumente und Widersprüche*. In: NUSCHELER, F. & O. SCHMUCK (Hrsg.): *Die Süd-Politik der EG. Europas entwicklungspolitische Verantwortung in der veränderten Weltordnung*, Bonn, S. 17-41.
- SCHNELL, Rainer et al. (1988): *Methoden der empirischen Sozialforschung*. München, Wien.
- SCHOLZ, Fred (2002): Die Theorie der „fragmentierenden Entwicklung“. In: *Geographische Rundschau*, H. 10/02, S. 6-11.
- SCHOLZ, Fred (2003): *Globalisierung und „neue Armut“*. In: *Geographische Rundschau*, H. 10/03, S. 4-10.
- SCHOLZ, Fred (2004): *Geographische Entwicklungsforschung. Methoden und Theorien*, Berlin, Stuttgart.
- SCHOLZ, Fred (2005): *The Theory of Fragmenting Development*. In: *Geographische Rundschau International Edition*, H. 2/05, S. 4-11.
- SCHRÖTER, Eckhard (2001) (Hrsg.): *Empirische Policy- und Verwaltungsforschung. Lokale, nationale und internationale Perspektiven*, Opladen.

- SCHUSTER, Wolfgang (2001): Für ein Europa der Städte und Regionen. Rede von Oberbürgermeister Dr. Wolfgang Schuster beim Ratstreffen der Minister für Städtefragen in Brüssel. In: Amtsblatt Stuttgart, H. 43/01, S. 7-8.
- SCHUSTER, Wolfgang (2006): Die Millenniums-Entwicklungsziele der Vereinten Nationen: Auch eine kommunale Aufgabe. In: Europa kommunal, H. 1/06, S. 3-5. (http://www.rgre.de/pdf/ek_1_06_schuster.pdf; 28.05.2006)
- SEDLACEK, Peter (1994): Wirtschaftsgeographie. Eine Einführung, Darmstadt, 2. Aufl.
- SENGHAAS, Dieter (1976): Der Weltmarkt als Sackgasse für Entwicklungsländer. Überlegungen zu einer bemerkenswerten Veröffentlichung. In: HSFK (Hrsg.): Friedensanalysen für Theorie und Praxis 3, Vierteljahresschrift für Erziehung, Politik und Wissenschaft, Frankfurt a.M., S. 45-67.
- SENGHAAS, Dieter (1977): Weltwirtschaftsordnung und Entwicklungspolitik. Plädoyer für Dissoziation, Frankfurt a.M.
- SENGHAAS, Dieter (1992): Die Relevanz von Friedenstheorien für die Neugestaltung Europas. In: KNAPP, M. (Hrsg.): Konzepte europäischer Friedensordnungen, Stuttgart, S. 27-52.
- SENGHAAS, Dieter (Hrsg.) (1995a): Den Frieden denken. Si vis pacem, para pacem, Frankfurt a.M.
- SENGHAAS, Dieter (1995b): Frieden als Zivilisierungsprojekt. In: SENGHAAS, D. (Hrsg.): Den Frieden denken. Si vis pacem, para pacem, Frankfurt a.M., S. 196-223.
- SHANDRA, John M.; LONDON, Bruce & John B. WILLIAMSON (2003): Environmental Degradation, Environmental Sustainability, and Overurbanization in the Developing World: a Quantitative, Cross-National Analysis. In: Sociological Perspectives, H. 3/03, S. 309-329.
- SILVA, Patricio (1999): The New Political Order in Latin America: Towards Technocratic Democracies? In: GWYNNE, R. N. & C. KAY (Hrsg.): Latin America Transformed. Globalization and Modernity, London, S. 51-65.
- SINGH, Anoop & Charles COLLYNS (2005): Latin America's Resurgence. In: Finance and Development, H. 4/05. (<http://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/2005/12/singh.htm>; 28.05.2006)
- SINZ, Manfred (1995): Region. In: ARL (= Akademie für Raumforschung und Landesplanung) (Hrsg.): Handwörterbuch der Raumordnung, Hannover, S. 805-808.
- SMITH, David A. & Michael F. TIMBERLAKE (2001): World City Networks and Hierarchies, 1977-1997: An Empirical Analysis of Global Air Travel Links. In: American Behavioral Scientist, H. 6/01, S. 1656-1678.
- SMITH, Richard (2003): World city actor-networks. In: Progress in Human Geography, H. 1/03, S. 25-44.
- SOL MINA, María (2005): La ciudad: de objeto a sujeto en la escena internacional, Magisterarbeit an der Universidad Alberto Hurtado, Departamento de Ciencias Sociales, Rosario. (http://ec.europa.eu/comm/europeaid/projects/urbal/reader/tesis_mina_rosario2005.pdf; 29.06.2006)
- SPENGLER, Ines (2005): EU-Projekte auf kommunaler Ebene – ein Wegweiser: Ohne Idealismus geht es nicht. In: Europa kommunal, H. 5/05, S. 163-166.
- SPERLING, Daniel & Eileen CLAUSSEN (2004): Motorizing the Developing World. In: Access, H. 1/04, S. 10-15. (<http://www.uctc.net/access/access.asp>; 28.05.2006)
- SPINDLER, Manuela (2003): Interdependenz. In: SCHIEDER, S. & M. SPINDLER (Hrsg.): Theorien der Internationalen Beziehungen, Opladen, S. 89-116.
- STEINHOFF, Ruth (2006): Grenzüberschreitende Zusammenarbeit von Gebietskörperschaften: Beitrag für ein geeintes Europa. In: Europa kommunal, H. 2/06, S. 65-68.
- STEVENS, Willy (2001): Der Einfluss Europas auf Lateinamerika. In: Internationale Politik, H. 9/01, S. 17-22.
- STORBECK, Dietrich (1982): Gesellschaft und Raum. In: ARL (= Akademie für Raumforschung und Landesplanung) (Hrsg.): Grundriss der Raumordnung, Hannover, S. 2-13.
- STREN, Richard E. (2000): New Approaches to Urban Governance in Latin America, Ottawa. (<http://www.internationalbudget.org/cdrom/papers/systems/ParticipatoryBudgets/IDRCEng.htm>; 28.05.2006)

- SWYNGEDOUW, Erik (1997): Neither global nor local: "Glocalisation" and the politics of scale. In: COX, K. R. (Hrsg.): Spaces of globalization. Reasserting the power of the local, New York, London, S. 137-166.
- SWYNGEDOUW, Erik (2004): Globalisation or 'Glocalisation'? Networks, Territories and Rescaling. In: Cambridge Review of International Affairs, H. 1/04, S. 25-48.
- TANNOUS, Isabelle (2003): Die Außenpolitik der Europäischen Union: Entwicklungspolitik. In: WEIDENFELD, W. & W. WESSELS (Hrsg.): Jahrbuch der Europäischen Integration 2002/2003, Bonn, S. 237-240.
- TANNOUS, Isabelle (2004): Die Außenpolitik der Europäischen Union: Entwicklungspolitik. In: WEIDENFELD, W. & W. WESSELS (Hrsg.): Jahrbuch der Europäischen Integration 2003/2004, Baden-Baden, S. 223-228.
- TATNALL, Arthur & Anthony GILDING (1999): Actor-Network Theory and Information Systems Research. In: The Proceedings of the 10th Australasian Conference on Information Systems, Melbourne, S. 955-966. (<http://www2.vuw.ac.nz/acis99/Papers/PaperTatnall-069.pdf>; 28.05.2006)
- TAYLOR, Peter J. (2000): World cities and territorial states under conditions of contemporary globalization. In: Political Geography, Jg. 19, S. 5-32.
- TAYLOR, Peter J. & Gilda CATALANO (2002): World City Network Formation in a Space of Flows. In: MAYR, A.; MEURER, M. & J. VOGT (Hrsg.): Stadt und Region – Dynamik von Lebenswelten: Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen/53. Deutscher Geographentag Leipzig 2001, Leipzig, S. 128-139.
- TETZLAFF, Rainer (Hrsg.) (2000): Weltkulturen unter Globalisierungsdruck. Erfahrungen und Antworten aus den Kontinenten, Reihe: Eine Welt – Texte der Stiftung Entwicklung und Frieden, Bd. 9, Bonn.
- THIEL, Reinhold E. (1995): Was heißt „capacity building“? In: E+Z Entwicklung und Zusammenarbeit, H. 12/95, S. 315.
- THIEL, Reinhold E. (Hrsg.) (2001): Neue Ansätze zur Entwicklungstheorie, Reihe: DSE-Themendienst, Bd. 10, Bonn, 2. Aufl. (<http://www.inwent.org/infostellen/izep/publikationen/themendienst/03723/index.de.shtml>; 28.05.2006)
- TIANA, Xavi (2006): Un nuevo presupuesto para la Unión Europea. In: Observa – Órgano del Observatorio de la Cooperación Descentralizada Unión Europea – América Latina, H. 1/06, S. 23-25.
- TIMM, Jörn (2003): Die Zukunft liegt in der Vernetzung. In: WALCHA, H. (Hrsg.): Diskurs Kommunal 2003 – Kommunen in Europa, Wesseling, S. 144-148.
- TRANSPARENCY INTERNATIONAL (2005): Transparency International Corruption Perceptions Index 2005, Berlin. (http://www.transparency.org/publications/annual_report; 28.05.2006)
- UGARTE, Ernesto & Ricardo VERGARA (2006): Evaluación intermedia del Programa URB-AL Fase II (2001-2005). Informe de síntesis; versión definitiva, Brüssel, unveröffentl. Bericht.
- UNDP (= United Nations Development Programme) (2004a): Human Development Report 2004: Cultural liberty in today's diverse world, New York. (http://hdr.undp.org/reports/global/2004/pdf/hdr04_complete.pdf; 28.05.2006)
- UNDP (= United Nations Development Programme) (2004b): La Democracia en América Latina. Hacia una democracia de ciudadanas y ciudadanos, Buenos Aires. (<http://www.democracia.undp.org/Informe/Default.asp?Menu=15&Idioma=1>; 28.05.2006)
- UNDP (= United Nations Development Programme) (2005): Human Development Report 2005: International cooperation at a crossroads. Aid, trade and security in an unequal world, New York. (http://hdr.undp.org/reports/global/2005/pdf/HDR05_complete.pdf; 28.05.2006)
- UN-HABITAT (Hrsg.) (2001a): City-to-City Cooperation: Issues Arising from Experience, Nairobi. (<http://www.sustainabledevelopment.org/learning/transfers/city-to-city.pdf>; 28.05.2006)
- UN-HABITAT (2001b): The State of the World Cities 2001, Nairobi.
- UN-HABITAT (2002a): C2C: Building Bridges between Cities. Reihe: Feature Nr. 1/02. (http://www.unhabitat.org/whd/2002/documents/whd_feature_1.doc; 28.05.2006)

- UN-HABITAT (2002b): C2C: Soth to South. Cities learn from each other. Reihe: Feature Nr. 2/02. (http://www.unhabitat.org/whd/2002/documents/whd_feature_2.doc; 28.05.2006)
- UN-HABITAT (2002c): C2C: As Others Do, Learning from Community to Community Exchanges. Reihe: Feature Nr. 3/02. (http://www.unhabitat.org/whd/2002/documents/whd_feature_3.doc; 28.05.2006)
- UN-HABITAT (2003): Guide to monitoring target 11: Improving the lives of 100 million slum dwellers. Progress towards the Millennium Development Goals, Nairobi. (<http://www.unhabitat.org/programmes/guo/documents/mdgtarget11.pdf>; 28.05.2006)
- UN-HABITAT (2004): State of the World's Cities: Trends in Latin America & the Carribean, Nairobi. (<http://www.unhabitat.org/mediacentre/documents/sowc/RegionalLAC.pdf>; 28.05.2006)
- UNO (= United Nations Organization) (1993): The Global Partnership for Environment and Development. A Guide to Agenda 21 – Post Rio Edition, New York.
- UNO (= United Nations Organization) (2004): World Urbanization Prospects. The 2003 Revision, New York. (<http://www.un.org/esa/population/publications/wup2003/WUP2003Report.pdf>; 28.05.2006)
- VAN VLIET, Willem (2002): Cities in a globalizing world: from engines of growth to agents of change. In: Environment&Urbanization, H. 1/02, S. 31-40.
- VIRAPATIRIN, Marie (2004): Estado de situación de la cooperación descentralizada: análisis comparativo de la oferta y la perspectivas. In: GODÍNEZ ZÚÑIGA, V. M. & M. del HUERTO ROMERO (Hrsg.): Tejiendo lazos entre territorios. La cooperación descentralizada local Unión Europea-América Latina, Valparaíso, S. 53-122. (http://ec.europa.eu/comm/europeaid/projects/urbal/reader/tejiendo_valparaiso_es.pdf; 29.06.2006)
- VOGT, Joachim (1994): Kurswissen Raumstruktur und Raumplanung, Stuttgart, Dresden.
- WAGNER, Wolfgang et al. (Hrsg.) (2001): Jahrbuch internationale Politik 1999-2000, Reihe: Jahrbücher des Forschungsinstituts der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik, Bd. 24, München.
- WAHL, Peter (1997): Die Verlierer der Globalisierung. Der Freihandel und die armen Länder. In: E+Z Entwicklung und Zusammenarbeit, H. 4/97, S.108-110.
- WALBY, Sylvia (2003): The Myth of the Nation-State: Theorizing Society and Politics in a Global Era. In: Sociology, H. 3/03, S. 529-546.
- WALCHA, Henning (Hrsg.) (2003): Diskurs Kommunal 2003 – Kommunen in Europa, Wesseling.
- WEHRHAHN, Rainer (1993): Ökologische Probleme in lateinamerikanischen Großstädten. In: Petermanns Geographische Mitteilungen, H. 2/93, S. 79-94.
- WEHRHAHN, Rainer (1998): Nachhaltige Stadtentwicklung in Brasilien. Soziale, ökologische und planerische Anforderungen dargestellt an südostbrasilianischen Städten. In: KOHLHEPP, G. & M. COY (Hrsg.): Mensch-Umwelt-Beziehungen und nachhaltige Entwicklung in der Dritten Welt, Reihe: Tübinger geographische Studien, Heft 119, S. 353-378.
- WEHRHAHN, Rainer (2004): Global Cities in Lateinamerika? In: Geographische Rundschau, H. 4/04, S. 40-46.
- WEIDENFELD, Werner & Wolfgang WESSELS (Hrsg.) (1998): Jahrbuch der Europäischen Integration 1997/98, Bonn.
- WEIDENFELD, Werner & Wolfgang WESSELS (Hrsg.) (2003): Jahrbuch der Europäischen Integration 2002/2003, Bonn.
- WEIDENFELD, Werner & Wolfgang WESSELS (Hrsg.) (2004): Jahrbuch der Europäischen Integration 2003/2004, Baden-Baden.
- WEIDENFELD, Werner & Wolfgang WESSELS (Hrsg.) (2006): Jahrbuch der Europäischen Integration 2005, Baden-Baden.
- WEIZSÄCKER, Ernst U. von (1994): Erdpolitik: Ökologische Realpolitik an der Schwelle zum Jahrhundert der Umwelt, Darmstadt, 4.Aufl.
- WEIZSÄCKER, Ernst U. von (Hrsg.) (1997): Grenzenlos? Jedes System braucht Grenzen – aber wie durchlässig müssen diese sein? Berlin, Basel, Boston.

- WERLEN, Benno (1997): Sozialgeographie alltäglicher Regionalisierungen. Bd. 2: Globalisierung, Region und Regionalisierung. Reihe: Erdkundliches Wissen, H. 119, Stuttgart.
- WERLEN, Benno (2004): Sozialgeographie: eine Einführung, Bern, Stuttgart, Wien, 2. Aufl.
- WHITEHEAD, Laurence et al. (2006): „Regierbarkeit für Entwicklung“. Die EU und Lateinamerika – ein Manifest zum Gipfeltreffen in Wien. In: GIGA Focus Lateinamerika, H. 5/06, S. 1-8.
(http://www.duei.de/iik/de/content/publikationen/pdf/focus_Lateinamerika06_05.pdf; 01.06.2006)
- WIECZOREK-ZEUL, Heidemarie (2005): Partner für globale Entwicklung. In: E+Z Entwicklung und Zusammenarbeit, H. 5/05, S. 204-206. (http://www.inwent.org/E+Z/content/archiv-ger/05-2005/trib_art1.html; 28.05.2006)
- WILLIS, Eliza; GARMAN, Christopher da C. B. & Stephan HAGGARD (1999): The Politics of Decentralization in Latin America. In: Latin American Research Review, H. 1/99, S. 7-56.
- WINDFUHR, Michael (1999): Förderung der Zivilgesellschaft in Entwicklungsländern – am Beispiel der europäischen Entwicklungszusammenarbeit. Reihe: Deutsches Institut für Entwicklungspolitik (Hrsg.): Analysen und Stellungnahmen, H. 6/99.
- WISSEN, Markus (2001): Global Cities, urbane Regime und Regulation. Zur Debatte über städtische Transformationsprozesse. In: Peripherie, H. 81-82, S. 76-94.
- WÖHLCKE, Manfred (1999): Ein unterschätztes Problem. Das Bevölkerungswachstum in Lateinamerika. In: Internationale Politik, H. 5/99, S. 35-40.
- WÖHLCKE, Manfred (2000): Das Bevölkerungswachstum in Lateinamerika. Konsequenzen für Entwicklung, Stabilität und Umwelt. In: BODEMER, K., et al. (Hrsg.): Lateinamerika-Jahrbuch 2000, Frankfurt a.M., S. 30-49.
- WRIGHT, Lloyd (2001): Latin American Busways: Moving People Rather than Cars. In: Natural Resources Forum, JNRF, H. 2/01, S. 1-28.
(http://eprints.ucl.ac.uk/archive/00000111/01/Latin_American_Busways_Lloyd_Wright_Natural_Resources_Forum_May_2001.pdf; 28.05.2006)
- ZIERHOFER, Wolfgang (2000): United GeographyTM. In: Geographische Zeitschrift, H. 3-4/00, S. 133-146.
- ZÜRN, Michael (2001): Regieren im Zeitalter der Denationalisierung. In: LEGGEWIE, C. & R. MÜNCH (Hrsg.): Politik im 21. Jahrhundert, Frankfurt a.M., S. 423-442.

Sonstige Dokumente

- Agenda 21, United Nations Conference on Environment and Development, Rio de Janeiro, Brazil, 3 to 14 June. 1992 (<http://www.un.org/esa/sustdev/documents/agenda21/english/Agenda21.pdf>; 28.05.2006)
- Assessment Report of the Madrid Summit; II Cumbre América Latina y el Caribe – Unión Europea, Madrid, España, 2002. (http://ec.europa.eu/comm/world/lac/conc_en/assrep.htm; 28.05.2006)
- Berlin Declaration on Open Access to Knowledge in the Sciences and Humanities, 22.10.2003. (<http://www.zim.mpg.de/openaccess-berlin/berlindeclaration.html>; 24.06.2006)
- Bonner Aktionsplan; Politikforum “Neue Wege in der kommunalen Entwicklung: Herausforderungen und Perspektiven für Städtekooperationen und Projektpartnerschaften, Bonn, 12-13.12.2003. (http://www.service-eine-welt.de/pdf/bap_dt.pdf; 28.05.2006)
- Contrato de Subvención entre la Comisión de la Comunidad Europea y la Landeshauptstadt Stuttgart; Programa URB-AL: Coordinación de la Red No. 8 “Control de la Movilidad Urbana”; ALR/B7-311/96/169/8.
- Declaración de Guadalajara; III Cumbre América Latina y el Caribe – Unión Europea, Guadalajara, México, 28.05.2004. (http://ec.europa.eu/comm/world/lac-guadal/declar/01_decl_polit_final_es.pdf; 28.05.2006)
- Erklärung von Wien; IV. Gipfeltreffen Europäische Union – Lateinamerika/Karibik, Wien, Österreich, 12.05.2006. (http://ec.europa.eu/comm/world/lac-vienna/docs/declaration_de.pdf; 28.05.2006)
- EU-LAC Common Values and Positions; II Cumbre América Latina y el Caribe – Unión Europea, Madrid, España, 2002. (http://ec.europa.eu/comm/world/lac/conc_en/val_pos.htm; 29.06.2006)
- EU-Verfassungsentwurf: Entwurf eines Vertrags über eine Verfassung für Europa, CONV 850/03, Europäischer Konvent, Brüssel, den 18. Juli 2003. (<http://european-convention.eu.int/docs/Treaty/cv00850.de03.pdf>; 29.06.2006)
- Istanbul + 5; Stand der Umsetzung der Erklärung von Istanbul; New York, 06.-08.06.2001.
- Madrid Commitment – Political Declaration; II Cumbre América Latina y el Caribe – Unión Europea, Madrid, España, 2002. (http://ec.europa.eu/comm/world/lac/conc_en/decl.htm; 29.06.2006)
- Millenniums-Erklärung der Kommunen; United Cities and Local Governments – UCLG, Peking, 10.06.2005. (http://www.rgre.de/pdf/mdg_uclg_erklaerung.pdf; 28.05.2006)
- The Habitat Agenda Goals and Principles, Commitments and the Global Plan of Action. (http://www.unhabitat.org/declarations/documents/The_Habitat_Agenda.pdf; 28.05.2006)
- The Habitat Agenda – Istanbul Declaration on Human Settlements; Istanbul, 03.-14.06.1996. (<http://www.unhabitat.org/unchs/english/hagenda/ist-dec.htm>; 28.05.2006)
- Towards A World Charter of Local Self-Government, Joint Consultation Document – May 1998; United Nations Centre for Human Settlements (Habitat); World Associations of Cities and Local Authorities Coordination (WACLAC). (<http://www.geocities.com/CapitolHill/Lobby/6384/worldcharter.html>; 28.05.2006)
- Verordnung (EWG) Nr. 442/81 des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 17.02.1981 über die finanzielle und technische Hilfe zugunsten der nichtassoziierten Entwicklungsländer.
- Verordnung (EWG) Nr. 443/92 des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 25.02.1992 über die finanzielle und technische Hilfe zugunsten der Entwicklungsländer Asiens und Lateinamerikas sowie über die wirtschaftliche Zusammenarbeit mit diesen Ländern. (<http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31992R0443:DE:HTML>; 29.06.2006)
- Vertrag über die Europäische Union (EU) vom 07.02.1992. (<http://europa.eu.int/eur-lex/lex/de/treaties/dat/11992M/htm/11992M.html>; 29.06.2006)

Abkürzungsverzeichnis

ACIC	<i>Associação Empresarial de Criciúma</i>
ACTU	<i>Associação Criciumense de Transporte Urbano</i>
AKP	Afrika, Karibik, Pazifik (Staaten des AKP-Assoziierungsabkommens der EU)
AMREC	<i>Associação dos Municípios da Região Carbonífera</i>
ANTP	<i>Associação Nacional de Transporte Público</i>
AR	Argentinien
AT	Österreich
BE	Belgien
BMZ	Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
BO	Bolivien
BR	Brasilien
C2C	<i>City-to-city cooperation</i>
CDL	<i>Câmara de Dirigentes Lojistas de Criciúma</i>
CDPU	<i>Centro de Documentación del Programa URB-AL</i>
CL	Chile
CO	Kolumbien
CPI	<i>Corruption Perceptions Index</i>
CR	Costa Rica
CREDENOR	<i>Conselho Regional de Desenvolvimento do Norte do Rio Grande do Sul (BR)</i>
CRICIUMATRANS	<i>Empresa Pública de Trânsito e Transporte de Criciúma S.A.</i>
CSN	<i>Comunidad Suramericana de Naciones</i>
CU	Kuba
CULTURA	URB-AL-A-Projekt: Förderung einer nachhaltigen Mobilitätskultur (Graz-AT)
DE	Deutschland
DENATRAN	<i>Departamento Nacional de Trânsito</i>
DK	Dänemark
DSE	Deutsche Stiftung für Entwicklung
DSW	Deutsche Stiftung Weltbevölkerung
EC	Ecuador
EEF	Europäischer Entwicklungsfonds
EG	Europäische Gemeinschaft
EL	Entwicklungsland
EPI	<i>Environmental Performance Index</i>
ES	Spanien
ESUCRI	<i>Escola Superior de Criciúma</i>
EU	Europäische Union
EU-15	Gruppe der 15 EU-Staaten vor der Erweiterungsrunde 2004
EZ	Entwicklungszusammenarbeit
FI	Finland
FR	Frankreich
FTAA	<i>Free Trade Area of the Americas</i>
GB	Großbritannien
GR	Griechenland
GT	Guatemala
GTZ	Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit
HDI	<i>Human Development Index</i>
HN	Honduras
ICLEI	<i>Local Governments for Sustainability</i>
IL	Irland
IML	<i>Instituto Médico Legal</i>
INSS	<i>Instituto Nacional de Seguridade Social</i>
INTERREG	Gemeinschaftsinitiative des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung
InWent	Internationale Weiterbildung und Entwicklung GmbH
IR	Irland

IT	Italien
IULA	International Union of Local Authorities
KfW	Kreditanstalt für Wiederaufbau
LA	Lateinamerika
LA-18	Zur Teilnahme am URB-AL-Programm berechnigte 18 Staaten Lateinamerikas
LHS	Landeshauptstadt Stuttgart
LU	Luxemburg
Mercosur	<i>Mercado Común del Sur</i>
Mio.	Million
MOVILIZATION	URB-AL-B-Projekt: Förderung des Fahrrads als Verkehrsmittel (Utrecht-NL)
MOVIMAN	URB-AL-B-Projekt: Gebietsbezogenen Mobilitäts-Management (Stuttgart-DE)
Mrd.	Milliarde
MX	Mexiko
NGO	<i>Non-Governmental Organisation</i>
NI	Nicaragua
NL	Niederlande
OCD	<i>Observatorio de Cooperación Descentralizada Unión Europa América Latina</i>
OECD	Organisation of Economic Cooperation and Development
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OROS	URB-AL-B-Projekt: Förderung der Verkehrssicherheit (Treviso-IT)
PA	Panama
PE	Peru
PROMOTEO	URB-AL-A-Projekt: Förderung des ÖPNV in Metropolen
PT	Portugal bzw. <i>Partido dos Trabalhadores</i>
PY	Paraguay
R 1	URB-AL-Netzwerk „Drogenproblematik in den Städten“ (Santiago-CL)
R 2	„Erhaltung der Bausubstanz historischer Stadtzentren“ (Vicenza-IT)
R 3	„Demokratie im Alltag der Städte“ (Issy-les-Moulineaux-FR)
R 4	„Stadt als Motor wirtschaftlicher Entwicklung“ (Madrid-ES)
R 5	„Sozialpolitik in den Städten“ (Montevideo-UY)
R 6	„Städtische Umwelt“ (Málaga-ES)
R 7	„Verwaltung und Steuerung der Urbanisierung“ (Rosario-AR)
R 8	„Steuerung der urbanen Mobilität“ (Stuttgart-DE)
R 9	„Örtliche Finanzen und Beteiligungshaushalt“ (Porto Alegre-BR)
R 10	„Kampf gegen die Armut in den Städten“ (São Paulo-BR)
R 11	Nicht aktiviertes Netzwerk „Wohnen in der Stadt“
R 12	„Förderung von Frauen in örtlichen Entscheidungsgremien“ (Barcelona-ES)
R 13	„Stadt und Informationsgesellschaft“ (Bremen-DE)
R 14	„Sicherheit des Bürgers in der Stadt“ (Valparaíso-CL)
RGRE	Rates der Gemeinden und Regionen in Europa
R\$	Brasilianischer Real
SE	Schweden
SV	El Salvador
UFRGS	<i>Universidade Federal do Rio Grande do Sul</i>
UNDP	<i>United Nations Development Programme</i>
UNESC	<i>Universidade do Extremo Sul Catarinense</i>
UN-HABITAT	<i>United Nations Centre for Human Settlements</i>
UNO	<i>United Nations Organization</i>
UCLG	<i>United Cities and Local Governments</i>
URB-AL	Regionales EU-Programm für Lateinamerika „ <i>Urbs América Latina</i> “
UY	Uruguay
VE	Venezuela
VICOROSA	URB-AL-A-Projekt: Förderung der Verkehrssicherheit (Treviso-IT)
WAA	<i>Worldwide Automotive Cities' Association</i>
WTO	<i>World Trade Organization</i>

Verzeichnis der Experteninterviews

Experte	Institution	Land	Datum
Arróspide, Cesár Luque	Projektkoordinator „Integration der Stadt- und Verkehrsplanung“, Municipalidad Provincial de Arequipa,	Peru	29.06.2005
Avamileno, João	Secretario Ejecutivo des Städtenetzwerks Mercociudades und Bürgermeister von Santo André	Brasilien	28.03.2006
Batista, Sinoel	Ex-Koordinator des URB-AL-Netzwerks Nr. 10, Prefeitura de São Paulo, Direktor Instituto para o Desenvolvimento da Cooperação e Relações Internacionais, São Paulo	Brasilien	28.03.2006
Cabral, Roberto	Gerente de Projetos, CRICIUMATRANS S.A., Criciúma	Brasilien	08.10.2004
Cabral, Roberto	Gerente de Projetos, CRICIUMATRANS S.A., Criciúma	Brasilien	11.08.2005
Cabral, Roberto	Gerente de Projetos, CRICIUMATRANS S.A., Criciúma	Brasilien	31.08.2005
Cañas Alonso, Enrique	Projektkoordinator PROMOTEO, Comunidad de Madrid	Spanien	29.06.2005
Cañoto Argüelles, Juan Carlos	Referatsleiter URB-AL, Europäische Kommission, EuropeAid, Brüssel	Belgien	20.09.2001
Daggers, Dr. Ton	Externer Partner und Projektmanager „Fahrradförderung“ im Auftrag der Stadt Utrecht, Geschäftsführer, International Bicycle Consultancy – IBC, Utrecht	Niederlande	25.11.2003
Daggers, Dr. Ton	Externer Partner IBC, Utrecht und Projektmanager „Fahrradförderung“	Niederlande	26.11.2003
Daggers, Dr. Ton	Externer Partner IBC, Utrecht und Projektmanager „Fahrradförderung“ und MOVILIZATION	Niederlande	29.06.2005
Dário, Florisvalda	Presidente, Associação Criciumense de Transporte Urbano, Criciúma – ACTU	Brasilien	25.10.2005
Di Remigio, Uberto	Projektkoordinator VICOROSA und OROS, Direktor für Internationale Beziehungen, Provincia di Treviso	Italien	05.08.2005
Fernández, Valentín	Direktor, Colégio Marista, Criciúma	Brasilien	06.10.2004
Ferreira, Robson Luiz	Coordenador da Manutenção Semafórica, CRICIUMATRANS S.A., Criciúma	Brasilien	05.10.2004
Forderer, Wolfgang	Koordinator des URB-AL-Netzwerks Nr. 8, LHS	Deutschland	20.06.2001
Forderer, Wolfgang	Ex-Koordinator des URB-AL-Netzwerks Nr. 8, LHS	Deutschland	22.07.2004
Forderer, Wolfgang	Ex-Koordinator des URB-AL-Netzwerks Nr. 8, LHS	Deutschland	19.05.2006
Frank, Dr. Dorothea	Projektkoordinatorin MOVIMAN, LHS	Deutschland	20.01.2004
Frank, Dr. Dorothea	Projektkoordinatorin MOVIMAN, LHS	Deutschland	30.06.2005
Funcke-Bartz, Michael	Internationale Weiterbildung und Entwicklung gGmbH – InWEnt, Köln	Deutschland	25.05.2005
Gateau, Elisabeth	Generalsekretärin des Weltstädtebundes United Cities and Local Governments – UCLG, Barcelona	Spanien	06.04.2006
Giongo, Sérgio	Vice-Prefeito, Prefeitura Municipal de Siderópolis	Brasilien	07.10.2004
Gómez Góes, Décio	Prefeito, Prefeitura Municipal de Criciúma	Brasilien	04.10.2004
Gómez Góes, Décio	Prefeito, Prefeitura Municipal de Criciúma	Brasilien	06.10.2004
Gómez Matarán, Neus	Coordinadora Ejecutiva, URB-AL-Netzwerk Nr. 12, Diputació Barcelona	Spanien	05.11.2005
Gómez Matarán, Neus	Coordinadora Ejecutiva, URB-AL- Netzwerk Nr. 12, Diputació Barcelona	Spanien	28.03.2006
Gómez, Ana Luzia	Lehrerin, Colégio Marista, Criciúma	Brasilien	06.10.2004
Greising Otero, Maren	Asesora de Relaciones Internacionales, Intendencia Municipal de Colonia del Sacramento	Uruguay	27.03.2006
Guilherme Carlo, Gustavo	Prefeitura Municipal de Juiz de Fora	Brasilien	07.04.2005
Guixé Valls, Rosa	Consell Comarcal de l'Alt Empordà, Girona	Spanien	03.07.2005

Hammel, Robert	Landeshauptstadt Stuttgart, Werbung von Mitgliedsstädten für URB-AL-Netzwerk Nr. 8 in der Antragsphase	Deutschland	31.01.2006
Hegoburu, Mercedes	Koordinatorin des URB-AL-Netzwerks Nr. 5, Intendencia Municipal de Montevideo	Uruguay	01.06.2001
Hegoburu, Mercedes	Ex-Koordinatorin des URB-AL-Netzwerks Nr. 5, Projektkoordinatorin Ciudad Vieja Renueva, Montevideo	Uruguay	27.09.2004
Hoepers, Paulo	Prefeito, Prefeitura Municipal de Forquilha	Brasilien	07.10.2004
Jakobsen, Kjeld	Ex-Secretário Relações Internacionais, Prefeitura Municipal de São Paulo, Präsident Instituto para o Desenvolvimento da Cooperação e Relações Internacionais, São Paulo	Brasilien	28.03.2006
Keller Vasconcelos do Nascimento, Ruth	Assessora da Presidência, CRICIUMATRANS S.A., Criciúma	Brasilien	06.10.2004
Keller Vasconcelos do Nascimento, Ruth	Assessora da Presidência, CRICIUMATRANS S.A., Criciúma	Brasilien	19.07.2005
Klindt, Claire	Coordinadora Ejecutiva des URB-AL-Netzwerks Nr. 13, Freie Hansestadt Bremen	Deutschland	05.11.2005
Kreisner, Manfred	Projektkoordinator Bus Driver Training, Verband Region Stuttgart	Deutschland	17.03.2005
Kreisner, Manfred	Projektkoordinator Bus Driver Training, Verband Region Stuttgart	Deutschland	04.07.2005
Lorenzi, Walter	Asesor de Transporte, Intendencia Municipal de Colonia del Sacramento	Uruguay	27.03.2006
Ludueña, Manuel Antonio	Projektteilnehmer CULTURA, Verkehrsexperte im Umwelttrat der Stadt Buenos Aires	Argentinien	31.03.2006
Magalhães, Clóvis	Secretário de Gestão e Acompanhamento Estratégico, Prefeitura Municipal de Porto Alegre, Koordination des URB-AL-Netzwerks Nr. 9	Brasilien	05.11.2005
Malé, Jean Pierre	Director Ejecutivo del Observatorio de Cooperación Descentralizada EU/LA, Diputació Barcelona	Spanien	28.03.2006
Marín Cots, Pedro	Koordinator des URB-AL-Netzwerks Nr. 6, Direktor des Centro de Documentación del Programa URB-AL, Ayuntamiento de Málaga	Spanien	03.11.2005
Martins, Natália	Generaldirektorin, CRICIUMATRANS S.A., Criciúma	Brasilien	25.11.2003
Martins, Natália	Generaldirektorin, CRICIUMATRANS S.A., Criciúma	Brasilien	26.11.2003
Martins, Natália	Generaldirektorin, CRICIUMATRANS S.A., Criciúma	Brasilien	28.09.2004
Martins, Natália	Generaldirektorin, CRICIUMATRANS S.A., Criciúma	Brasilien	29.09.2004
Martins, Natália	Generaldirektorin, CRICIUMATRANS S.A., Criciúma	Brasilien	30.09.2004
Martins, Natália	Generaldirektorin, CRICIUMATRANS S.A., Criciúma	Brasilien	01.10.2004
Martins, Natália	Generaldirektorin, CRICIUMATRANS S.A., Criciúma	Brasilien	03.10.2004
Martins, Natália	Generaldirektorin, CRICIUMATRANS S.A., Criciúma	Brasilien	05.10.2004
Martins, Natália	Generaldirektorin, CRICIUMATRANS S.A., Criciúma	Brasilien	06.10.2004
Martins, Natália	Generaldirektorin, CRICIUMATRANS S.A., Criciúma	Brasilien	17.03.2005
Martins, Natália	Ex-Generaldirektorin, CRICIUMATRANS S.A., Criciúma	Brasilien	30.05.2005
Martins, Natália	Ex-Generaldirektorin, CRICIUMATRANS S.A., Criciúma	Brasilien	27.03.2006
Martins, Natália	Ex-Generaldirektorin, CRICIUMATRANS S.A., Criciúma	Brasilien	20.04.2006
Mauro, Claudio de	Prefeito, Prefeitura Municipal de Rio Claro	Brasilien	19.09.2001
Moraes, Edilando de	Presidente, Associação Empresarial de Criciúma – ACIC	Brasilien	05.10.2004
Moreira, Rodolfo	Associação CicloVerde de Ciclismo, Rio Claro	Brasilien	01.05.2005
Moreira, Rodolfo	Associação CicloVerde de Ciclismo, Rio Claro	Brasilien	02.05.2005
Moreira, Rodolfo	Associação CicloVerde de Ciclismo, Rio Claro	Brasilien	03.05.2005
Neumann-Braun, Sabine	Externer Partner im Projekt Bus Driver Training, Combust Training GmbH, Böblingen	Deutschland	20.06.2005

Nuncio Pereira, Maikel Alexander	Agente da Autoridade de Trânsito, CRICIÚMATRANS S.A., Criciúma	Brasilien	07.10.2004
Onçu, Fatih	Berater für internationale Beziehungen Istanbul/Odunpazari	Türkei	31.01.2006
Otto-Zimmermann, Konrad	Generalsekretär ICLEI – Local Governments for Sustainability, Toronto	Kanada	14.06.2005
Pontoni, Dr. Alberto	Direktor für internationale Beziehungen, San Martín	Argentinien	28.03.2006
Poulson, Gustavo	Koordinator des URB-AL-Netzwerks Nr. 14, Intendencia Municipal de Valparaíso	Chile	28.03.2006
Poussiellgue, Jérôme	Jefe de Cooperación, Delegation der Europäischen Kommission in Uruguay und Paraguay, Montevideo	Uruguay	28.03.2006
Pressl, Robert	Externer Partner und Projektmanager CULTURA im Auftrag der Stadt Graz, Forschungsgesellschaft Mobilität-Austrian Mobility Research – FGM-AMOR, Graz	Österreich	25.11.2003
Pressl, Robert	Projektkoordinator CULTURA, FGM-AMOR, Graz	Österreich	03.06.2004
Pressl, Robert	Projektkoordinator CULTURA, FGM-AMOR, Graz	Österreich	20.10.2004
Pressl, Robert	Projektkoordinator CULTURA, FGM-AMOR, Graz	Österreich	19.01.2005
Pressl, Robert	Projektkoordinator CULTURA, FGM-AMOR, Graz	Österreich	30.03.2005
Pressl, Robert	Projektkoordinator CULTURA, FGM-AMOR, Graz	Österreich	01.06.2005
Pressl, Robert	Projektkoordinator CULTURA, FGM-AMOR, Graz	Österreich	04.07.2005
Pressl, Robert	Projektkoordinator CULTURA, FGM-AMOR, Graz	Österreich	10.03.2006
Reiter, Karl	Verkehrsberater, Forschungsgesellschaft Mobilität-Austrian Mobility Research – FGM-AMOR, Graz	Österreich	03.06.2004
Riederer, Carlos	Prefeitura Municipal de Florianópolis	Brasilien	01.05.2005
Rímez, Marc	Direktor des Technischen Sekretariats URB-AL, Brüssel	Belgien	19.09.2001
Rímez, Marc	Europäische Kommission, EuropeAid, Brüssel	Belgien	04.07.2005
Rímez, Marc	Europäische Kommission, EuropeAid, Brüssel	Belgien	15.11.2005
Rímez, Marc	Europäische Kommission, EuropeAid, Brüssel	Belgien	16.11.2005
Rocha, Adriana	Assessora de Educação e Cidadania, CRICIÚMATRANS S.A., Criciúma	Brasilien	07.10.2004
Romero Frieri, Flavio	Municipalidad de Cartagena de Indias, Projektkoordination Behindertengerechter ÖPNV	Kolumbien	30.06.2005
Romero, Miguel	Europäische Kommission, EuropeAid, Brüssel	Belgien	30.06.2005
Romero, Miguel	Europäische Kommission, EuropeAid, Brüssel	Belgien	02.11.2005
Romero, Miguel	Europäische Kommission, EuropeAid, Brüssel	Belgien	05.11.2005
Ruaro, André	Administrador de Sistemas, CRICIÚMATRANS, Criciúma	Brasilien	05.10.2004
Salord, Denis	Abteilungsleiter regionale Programme Lateinamerika, Europäische Kommission, EuropeAid, Brüssel	Belgien	04.04.2002
Schuster, Dr. Wolfgang	Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart	Deutschland	05.04.2002
Schuster, Dr. Wolfgang	Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart	Deutschland	22.10.2005
Sirkis, Alfredo	Secretário Municipal de Urbanização, Prefeitura Municipal de Rio de Janeiro	Brasilien	18.09.2001
Steimer, Ulrich	Projektkoordinator MOVIMAN, LHS	Deutschland	23.02.2005
Tiscoski, David	Gerente, Expresso Coletivo Forquilha Ltda., Criciúma	Brasilien	04.10.2004
Tiscoski, Décio Luiz	Gerente de Transporte, Expresso Coletivo Forquilha Ltda., Criciúma	Brasilien	07.10.2004
Tiscoski, Mário	Presidente, Expresso Coletivo Forquilha Ltda., Criciúma	Brasilien	07.10.2004
Ugarte, Ernesto	Offizieller Gutachter für das URB-AL-Programm	Spanien	05.11.2005
Vargas, Henrique	Presidente, Câmara de Dirigentes Lojistas de Criciúma	Brasilien	06.10.2004
Vieira, Cleide Adriana	Coordenadora de Projetos, CRICIÚMATRANS, Criciúma	Brasilien	07.10.2004
Vieira, Cleide Adriana	Coordenadora de Projetos, CRICIÚMATRANS, Criciúma	Brasilien	20.04.2006
Winkler, Gabriele	Projektleiterin, Kontaktstelle für Umwelt und Entwicklung – KATE e.V., Stuttgart	Deutschland	15.06.2005

Verwendete Fragebögen und Interviewleitfäden

- 1. Befragung Nr. 1 mit standardisiertem Fragebogen: „Motivation der Partner im Hinblick auf die Netzwerkpartizipation am URB-AL-Programm“**
Geschlossene Fragen bzw. Teilfragen: 31
Offene Fragen bzw. Teilfragen: 1
Sprachversionen des Fragebogens: Deutsch, Englisch, Spanisch und Portugiesisch
Zielgruppe: Mitglieder aller URB-AL-Netzwerke, insbesondere Netzwerk Nr. 8
Anzahl der Befragten: 105 (LA: 77; EU: 28)
Davon Stadtverwaltungen: 88 (LA: 65; EU: 23)
Davon externe Partner: 17 (LA: 12; EU: 5)
Durchführung: September 2001 – April 2002
- 2. Befragung Nr. 2 mit standardisiertem Fragebogen: „Evaluierung der Koordinationstätigkeit des Netzwerks Nr. 8 ‚Steuerung der urbanen Mobilität‘“**
Geschlossene Fragen bzw. Teilfragen: 26
Offene Fragen bzw. Teilfragen: 5
Sprachversionen des Fragebogens: Deutsch, Englisch, Spanisch und Portugiesisch
Zielgruppe: Mitglieder des Netzwerks Nr. 8
Anzahl der Befragten: 73 (LA: 47; EU: 26)
Davon Stadtverwaltungen: 58 (LA: 37; EU: 21)
Davon externe Partner: 15 (LA: 10; EU: 5)
Durchführung: Februar – April 2002
- 3. Befragung Nr. 3 mit standardisiertem Fragebogen: „Projektkooperation im Rahmen des Netzwerks Nr. 8 ‚Steuerung der urbanen Mobilität‘“**
Geschlossene Fragen bzw. Teilfragen: 39
Halboffene Fragen bzw. Teilfragen: 8
Offene Fragen bzw. Teilfragen: 6
Sprachversionen des Fragebogens: Deutsch, Englisch, Spanisch und Portugiesisch
Zielgruppe: Teilnehmer der gemeinsamen Projekte des Netzwerks Nr. 8
Anzahl der Befragten: 70 (LA: 42; EU: 28)
Davon Stadtverwaltungen: 58 (LA: 37; EU: 21)
Davon externe Partner: 12 (LA: 5; EU: 7)
Durchführung: März – Juni 2005
- 4. Interviewleitfaden für Expertengespräche im Rahmen der Fallstudie Criciúma, Santa Catarina, Brasilien**
Anzahl der Befragten: 9 (Stadtverwaltung: 1; CRICIUMATRANS: 8)
Durchführung: September – Oktober 2004
Zielgruppe: Bürgermeister von Criciúma, direkt und indirekt in die URB-AL-Projekte involvierte Mitarbeiter der kommunalen Verkehrsgesellschaft CRICIUMATRANS
Befragungssprache: Portugiesisch
- 5. Interviewleitfaden für die Befragung der Projektkoordinatoren des Netzwerks Nr. 8**
Anzahl der Befragten: 8 (Koordinatoren von 10 gemeinsamen Projekten)
Durchführung: Juni – August 2005
Zielgruppe: Für das operative Projektmanagement zuständige Koordinatoren
Befragungssprache: Deutsch, Englisch, Spanisch

Fragebogen Nr. 1: „Motivation der Partner im Hinblick auf die Netzwerkbeteiligung am URB-AL-Programm“

Bitte füllen Sie den Fragebogen möglichst kritisch und Ihrer persönlichen Meinung entsprechend aus. Ihre Angaben werden anonym behandelt.

1. Liegt Ihre Stadt/Region in

- Lateinamerika oder Europa?

2. Wie viele Einwohner hat Ihre Stadt/Region?

- <20.001
 20.001 – 100.000
 100.001 – 500.000
 500.001 – 1.000.000
 1.000.001 – 5.000.000
 5.000.001 – 10.000.000
 >10.000.000

3. Welche Funktion haben Sie in Ihrer Stadt/Region?

- Oberbürgermeister/Gouverneur
 Bürgermeister/Minister
 Direktor/Amtsleiter/Abteilungsleiter
 Referatsleiter
 Referent
 Sonstige Funktion

4. Sind Sie weiblich männlich?

5. Nimmt Ihre Stadt/Region bereits in irgendeiner Form am URB-AL-Programm teil?

- Ja Nein Ist geplant

Wenn ja,

1. ist sie Mitglied in Netzwerk Nr. ? 1 2 3 4 5 6 7 8
2. an wie vielen gemeinsamen Projekten nimmt sie teil? 1 2 3 4 5
3. wie viele gemeinsame Projekte koordiniert sie? 1 2 3

1. seit wie vielen Jahren ist sie Mitglied in einem Netzwerk? 1 2 3 4 5
2. seit wie vielen Jahren nimmt sie an gem. Projekten teil? 1 2 3 4 5
3. seit wie vielen Jahren koordiniert sie gem. Projekte? 1 2 3 4 5

6. Was ist Ihre Motivation, mit Ihrer Stadt/Region am URB-AL-Programm teilzunehmen? Bitte geben Sie jedem Punkt eine Note von 0 bis 10, die dessen Bedeutung für Sie widerspiegelt (0 = völlig bedeutungslos; 10 = extrem wichtig).

1. Erlernen der internationalen Zusammenarbeit auf kommunaler Ebene
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
2. Profitieren vom Know-how und den Erfahrungen anderer Städte
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
3. Weitergabe des eigenen Know-how und der Erfahrungen an andere Städte
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
4. Prestige der Mitarbeit in einem internationalen Programm: Werbung für Ihre Stadt
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

5. Interesse an der Zusammenarbeit mit Städten aus der anderen Region (Europa bzw. Lateinamerika)
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
6. Interesse an der Zusammenarbeit mit Städten aus der eigenen Region (Europa bzw. Lateinamerika)
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
7. Möglichkeit der direkten Kooperation mit Städten/Regionen aus anderen Ländern, unabhängig von der Nationalregierung
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
8. Förderung der Völkerverständigung
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
9. Bildung eines internationalen Netzwerks für soziale und umweltgerechte Entwicklung
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
10. Erschließung finanzieller Mittel für die Umsetzung kommunaler Projekte
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
11. Sonstiges Motiv:.....
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

7. Wie tauglich ist Ihrer Meinung nach (Note 0 bis 10) das URB-AL-Programm, um (0 = völlig untauglich; 10 = extrem tauglich)

1. Lösungen für soziale, wirtschaftliche und ökologische Probleme Ihrer Stadt/Region zu liefern?
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
2. vorbildliche Strategien, Technologien und Instrumente nachhaltiger Entwicklung möglichst schnell und möglichst weit zu verbreiten sowie in die Praxis einzuführen?
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
3. durch die Förderung einer Kultur der Kooperation, innerhalb und zwischen Lateinamerika und Europa den Frieden dauerhaft zu sichern?
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
4. eine internationale Gemeinschaft aufzubauen, die sich weltweit für eine soziale und umweltgerechte Entwicklung einsetzt?
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
5. die Völkerverständigung zu fördern?
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

8. Wie wirksam (Note 0 bis 10) sind Ihrer Meinung nach folgende Maßnahmen für die Schaffung eines dauerhaften Friedens zwischen den Völkern der Welt? (0 = völlig wirkungslos; 10 = extrem wirksam)

1. Verwirklichung des freien Handels für alle Länder der Welt
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
2. Verstärkung der Kooperation zwischen den Ländern auf höchster Regierungsebene
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
3. Verstärkung der Kooperation zwischen den Ländern auf kommunaler Ebene
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
4. Aufbau hoch technisierter militärischer Verteidigungssysteme
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
5. Förderung der Kontakte zwischen den Menschen der verschiedenen Völker
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Wir danken Ihnen recht herzlich für Ihre Mühe und Geduld!

10. Wie beurteilen Sie den Nutzen der Aktivitäten des Netzwerks Nr. 8 für Ihre Stadt bzw. Institution? [Punkte von 0 (absolut nicht) bis 10 (extrem stark)]

1. Kontakte zu Vertretern von Städten aus anderen Ländern
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
2. Kontakte zu Institutionen mit speziellen Erfahrungen/Know-how
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
3. Erfahrungsaustausch und Know-how-Transfer durch Teilnahme an gemeinsamen Projekten (Ihre Erwartung!)
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
4. Erfahrungsaustausch und Know-how-Transfer durch Teilnahme an jährlichen Mitgliedstreffen
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
5. Übermittlung von mobilitätsbezogenen Informationen und Know-how durch Info-Medien des Koordinierungsbüros
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
6. Praxisrelevanz der im Netzwerk behandelten Themen
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

11. Wie könnte der Nutzen des Netzwerks Nr. 8 für Ihre Stadt bzw. Institution gesteigert werden?

.....
.....
.....

12. Wie sehr identifizieren Sie sich mit dem Netzwerk Nr. 8 „Steuerung der urbanen Mobilität“? [Punkte von 0 (absolut nicht) bis 10 (extrem stark)]

- 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

13. Wie beurteilen Sie die Koordinationstätigkeit des Koordinierungsbüros in Stuttgart generell? [Punkte von 0 (extrem schlecht) bis 10 (extrem gut)]

- 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

14. Halten Sie persönlich es für sinnvoll, dass die Aktivitäten des Netzwerks Nr. 8 nach Ende der EU-Förderung im März 2003 fortgesetzt werden?

- nein eher nein ist mir egal eher ja ja

15. Sollte das Netzwerk dann auch Städten und Institutionen aus anderen Regionen der Welt geöffnet werden?

- nein eher nein ist mir egal eher ja ja

16. Wie ist Ihre Meinung zu folgenden Finanzierungsmöglichkeiten der zukünftigen Netzwerkaktivitäten nach dem Ende der EU-Förderung im März 2003?

1. Mitgliedsbeiträge in Abhängigkeit von Größe/Wohlstand des Mitglieds
 inakzeptabel eher negativ neutral eher positiv gut
2. Werbeeinnahmen (Homepage, Newsletter, Produktpräsentationen etc.)
 inakzeptabel eher negativ neutral eher positiv gut
3. Sponsorengelder privater Unternehmen
 inakzeptabel eher negativ neutral eher positiv gut
4. Fördermittel unabhängiger Institutionen
 inakzeptabel eher negativ neutral eher positiv gut

17. Falls wir eine teilweise Finanzierung der Netzwerkaktivitäten über einen Mitgliedsbeitrag in Betracht ziehen sollten, welchen Jahresbeitrag in Euro würden Sie für Ihre Stadt bzw. Institution für akzeptabel halten (Schätzung ohne jegliche Verpflichtung)?

- 100-250€ 251-500€ 501-1.000€ 1.001-2.500€ 2.501-5.000€ >5.000€

Wir danken Ihnen recht herzlich für Ihre Mühe und Geduld!

Fragebogen Nr. 3: „Projektkooperation im Rahmen des Netzwerks Nr. 8 ‚Steuerung der urbanen Mobilität‘“

Hiermit wird Ihnen zugesichert, dass alle Befragungsergebnisse anonym behandelt werden.

1. An welchem/n „gemeinsamen Projekt/en“ nahmen Sie bzw. nehmen Sie teil?

→ Bei mehreren Projekten bitte Fragen so beantworten, dass alle berücksichtigt werden!

Projektname/n: _____

2. Welche Stadt/Institution vertreten Sie in dem Projekt? (→ Land? → Einwohnerzahl?)

Kommunalverwaltung von: _____ < 20.000 Einwohner

Externer Partner: _____ 20.000 – 100.000 E.

EU: LA: 100.000 – 1 Mio. E.

Land: _____ > 1 Mio. Einwohner

3. Wie beurteilen Sie die folgenden Probleme in Ihrem URB-AL-Projekt?

0 = GAR KEIN PROBLEM ↔ 10 = SEHR GROSSES PROBLEM

- a) Organisatorischer und **administrativer Aufwand** des URB-AL-Projekts?
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
- b) Begrenzte **finanzielle Unterstützung durch die EU** für das Projekt?
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
- c) Höhe der **finanziellen Eigenbeteiligung** von mindestens 30%?
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
- d) **Personalwechsel in den teilnehmenden Stadtverwaltungen** während des Projekts?
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
- e) **Interne Weitergabe von Projekt-Know-how** an Mitarbeiter der eigenen Institution?
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
- f) **Sprachliche Verständigung** mit anderssprachigen Teilnehmern?
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
- g) **Kommunikation über Telefon/Internet** wegen großer Entfernung zu Partnern?
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
- h) **Schwierigkeit Partner zu treffen** auf Grund großer geographischer Entfernung?
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
- i) **Verschiedenheit der lokalen Situation** zwischen Projektpartnern der **EU** und **LA**?
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
- j) **Information der lokalen Bevölkerung** über Aktivitäten und Ergebnisse des Projekts?
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
- k) Lokale/**kommunalpolitische Umsetzung der Ergebnisse/Inputs** aus dem Projekt?
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
- l) Dauerhafte **Fortsetzung der Kooperationsbeziehungen** nach dem Projektende?
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

4. Wie beurteilen Sie den konkreten Nutzen des URB-AL-Projekts für Ihre Stadt/Institution? Bitte geben Sie an, in welchem Maße die folgenden Kriterien erfüllt wurden.

0 = GAR NICHT ↔ 10 = SEHR STARK

- a) Die **spezifischen Probleme meiner Stadt** wurden im Projekt **berücksichtigt**.
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
- b) Das **übermittelte Know-how** war auf die lokale Realität meiner Stadt **anwendbar**.
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
- c) Die **erarbeiteten Lösungen**, Strategien und Instrumente waren **innovativ** für meine Stadt.
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
- d) Ich machte **neue Erfahrungen in internationaler Kooperation** zwischen Kommunen.
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

- e) Ich konnte mein **fachliches Know-how** durch das Projekt **verbessern**.
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
- f) Ich lernte **anwendbare Best Practice-Beispiele** anderer Städte im Projekt kennen.
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
- g) Im Rahmen des Projekts wurden **in meiner Stadt konkrete Maßnahmen umgesetzt**.
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
- h) Die fachliche **Problemlösungskompetenz meiner Institution** wurde **verbessert**.
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
- i) In meiner Stadt entstanden **neue Kooperationsbeziehungen** mit **lokaler Zivilgesellschaft**.
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
- j) Die **Kommunalpolitik** meiner Stadt wurde im relevanten Bereich **positiv beeinflusst**.
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

5. War es für Sie als URB-AL-Teilnehmer möglich, die Ergebnisse des Projekts auch an andere Personen und Institutionen in Ihrer Stadt/Region zu verbreiten?

- a) **Mitarbeiter in der eigenen Verwaltung/Institution?**
 Nein Ja → Auf welche Art und Weise?
- b) **Lokale Bevölkerung?**
 Nein Ja → Auf welche Art und Weise?
- c) **Zivilgesellschaftliche und sonstige Institutionen?**
 Nein Ja → Auf welche Art und Weise?

6. Wurden durch das URB-AL-Projekt neue lokale/regionale Kooperationsbeziehungen in Ihrer Stadt initiiert?

- a) **Kooperation mit lokalen zivilgesellschaftlichen und sonstigen Institutionen?**
 Nein Ja → Welche?
- b) **Kooperation mit anderen Kommunalverwaltungen in der Region um Ihre Stadt?**
 Nein Ja → Welche?

7. Wie sehr konnte Ihre Stadt vom Know-how anderer Städte im URB-AL-Projekt profitieren?

0 = GAR NICHT ↔ 10 = SEHR STARK

- a) Vom **Know-how** der Städte Ihres **eigenen Kontinents** (EU bzw. LA)?
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
- b) Vom **Know-how** der Städte des **anderen Kontinents** (EU bzw. LA)?
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

8. Wie sehr haben sich Ihre Kontakte zu Teilnehmern aus anderen Städten durch das URB-AL-Projekt intensiviert?

0 = GAR NICHT ↔ 10 = SEHR STARK

- a) **Kontakte** zu Teilnehmern Ihres **eigenen Kontinents** (EU bzw. LA)?
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
- b) **Kontakte** zu Teilnehmern des **anderen Kontinents** (EU bzw. LA)?
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

9. Wie beurteilen Sie die Wahrscheinlichkeit, dass die Kontakte, die im Rahmen des Projekts entstanden sind, auch über das Ende der Projektlaufzeit hinaus dauerhaft bestehen bleiben?

0 = SEHR UNWAHRSCHEINLICH ↔ 10 = SEHR WAHRSCHEINLICH

- a) **Dauerhafte Kontakte** zu Teilnehmern Ihres **eigenen Kontinents** (EU bzw. LA)?
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
- b) **Dauerhafte Kontakte** zu Teilnehmern des **anderen Kontinents** (EU bzw. LA)?
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

10. Unterhalten Sie momentan – unabhängig von den direkten Projektaktivitäten – Kontakte zu Personen aus anderen Projektpartnerstädten?

Nein Ja → Aus welchen Städten? EU: _____ LA: _____

11. Wie gut wurden Sie über die Ergebnisse anderer Projekte des gleichen Netzwerks sowie andere thematischer URB-AL-Netzwerke und deren jeweilige Projekte informiert?

0 = GAR NICHT ↔ 10 = SEHR GUT

a) Informationen über **Ergebnisse anderer Projekte** im gleichen URB-AL-Netzwerk?
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

b) Informationen über **Ergebnisse anderer URB-AL-Netzwerke** und ihrer Projekte?
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

12. Hat das URB-AL-Projekt in Ihrer Stadt Maßnahmen angestoßen, die umgesetzt wurden?

Nein Ja → Welche? _____

13. Gibt es Kooperationsaktivitäten Ihrer Stadt/Institution mit anderen Partnern, die sich über den ursprünglichen Rahmen des URB-AL-Projekts hinaus weiterentwickelt haben?

Nein Ja → Wie und mit welchen Partnern? _____

14. Was würden Sie am URB-AL-Programm, den Netzwerken und Projekten kritisieren?

15. Welche Vorschläge haben Sie zur Verbesserung der Konditionen, Organisation und Struktur der URB-AL-Projekte und URB-AL-Netzwerke?

16. Welche Probleme behindern die lokale Umsetzung von Projektergebnissen oder Best Practice-Beispielen in Ihrer Stadt?

17. Welche Maßnahmen könnten die lokale Umsetzung fördern und erleichtern?

18. Worin sehen Sie die Vorzüge und Nutzen des URB-AL-Programms für sich persönlich und für Ihre Stadt/Institution?

Persönlich: _____

Stadt/Institution: _____

19. Haben Sie Interesse an der dauerhaften Fortsetzung des URB-AL-Programms?

0 = GAR NICHT ↔ 10 = SEHR STARK

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

20. Hat das URB-AL-Programm dazu beigetragen, Ihre Wahrnehmung der Bedeutung der Solidarität zwischen Europa und Lateinamerika zu stärken?

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

21. Hat das URB-AL-Programm dazu beigetragen, Ihre Identität als Europäer bzw. als Lateinamerikaner zu stärken?

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

Interviewleitfaden für Expertengespräche im Rahmen der Fallstudie Criciúma, Santa Catarina, Brasilien

Teil I: Fragen für direkt in das URB-AL-Programm involvierte Personen

1. Ist die Stadt Criciúma außer im Netzwerk „Steuerung der urbanen Mobilität“ auch noch **Mitglied in weiteren URB-AL-Netzwerken**? Wenn ja, gibt es eine Vernetzung zwischen den URB-AL-Aktivitäten Criciúmas in den verschiedenen Netzwerken?
2. In welcher Weise haben Sie **fachlich und persönlich** von der Teilnahme am URB-AL-Programm **profitieren** können?
 - Fachlich:
 - Persönlich:
3. Finden Sie, dass die **Inputs aus dem URB-AL-Programm** eine nützliche und umsetzbare Anregung für die spezifische Realität Ihrer Stadt bzw. Institution sind? Bitte nennen Sie Beispiele für konkrete Verbesserungen im Management des betroffenen Themenbereichs durch die Teilnahme am URB-AL-Programm und für etwaige übernommene Inputs und Innovationen:
4. Gibt es Bereiche, in denen Ihnen das URB-AL-Programm keine angemessenen Lösungsvorschläge liefern kann, weil die **Realität der anderen teilnehmenden Städte zu verschieden** ist von der Criciúmas? Tritt dieses Problem der Inkompatibilität im Falle europäischer Städte stärker auf als im Falle lateinamerikanischer?
3. Hat das Know-how, das durch die Teilnahme am URB-AL-Programm und seinen Projekten an Sie weitergegeben wurde, Ihre **Problemlösungs- und Managementkapazitäten** in Ihrem Fachbereich **verbessert**? Wenn ja, inwiefern?
4. Wo liegen Ihrer Meinung nach die größten **Schwierigkeiten in der Übernahme und Umsetzung** der durch die Teilnahme am URB-AL-Programm erhaltenen **fachlichen Inputs** in Ihren Zuständigkeitsbereich?
5. Welche **Maßnahmen** müssten Ihrer Meinung nach **innerhalb Ihrer Institution** ergriffen werden, damit die fachlichen Inputs aus dem URB-AL-Programm optimal in Ihrer Stadt genutzt werden können?
6. In Ihrer Stadt scheint die **URB-AL-Kooperation sehr positive Wirkungen** zu zeigen. Was sind Ihrer Meinung nach die **Hauptgründe** dafür in Criciúma?
7. Worin liegen Ihrer Meinung nach die **Hauptursachen** dafür, dass **andere Mitgliedsstädte** aus der URB-AL-Kooperation **keinen so großen Nutzen** ziehen können wie Criciúma?
8. Haben Sie **Know-how**, das Sie durch das URB-AL-Programm gewonnen haben, an weitere Personen **in Ihrer Institution weitergegeben**?
Wenn ja, an wen und auf welche Art und Weise?
9. **Welche Personen** innerhalb Ihrer Institution wurden **ebenfalls** in die durch das URB-AL-Programm und seine Projekte induzierten Maßnahmen **involviert**?
10. Haben Sie **Know-how**, das Sie durch das URB-AL-Programm gewonnen haben, **an andere Institution** (lokale Universitäten, Unternehmen, NGOs, Bürgervereinigungen etc. oder andere Stadtverwaltungen in der Region) **weitergegeben**, bzw. Kooperationen mit solchen Institutionen neu begonnen? Wenn ja, an wen, bzw. mit wem (Kontakt Daten) und auf welche Art und Weise?
11. Hat Criciúma **eigene Best Practice-Beispiele und Fachkompetenzen** in das URB-AL-Netzwerk Nr. 8 bzw. in die verschiedenen Projektnetzwerke einbringen können? Wurde dieser Input in anderen Städten genutzt und umgesetzt?
Wenn ja, bitte erläutern Sie diese Fälle:
12. Hat Ihre Institution **Pressearbeit** geleistet, um die Teilnahme Criciúmas am URB-AL-Programm sowie die daraus resultierenden Aktivitäten und Maßnahmen lokal, regional und national in der breiten Öffentlichkeit und unter Fachleuten publik zu machen?
Wenn ja, auf welche Art und Weise, wie häufig und mit welchem Erfolg?
13. Wie sehr hat sich im Rahmen der Teilnahme am URB-AL-Programm die **Kooperation mit lateinamerikanischen bzw. mit europäischen Partnern intensiviert** und wie fruchtbar war die Zusammenarbeit mit Partnern dieser Regionen für Ihre Institution?

- Europa:
 - Lateinamerika:
14. Gibt es **Personen**, die Sie über das URB-AL-Programm kennen gelernt haben und die Sie anrufen oder per E-Mail kontaktieren würden, wenn Sie einen **fachlichen Rat** in einer schwierigen Frage benötigen?
Wenn ja, welche Personen aus welchen Städten bzw. Institutionen wären dies?
 15. Halten Sie die **dauerhafte Aufrechterhaltung** der zwischen den URB-AL-Mitgliedern entstandenen **Kontakte** in Ihrem Fall für ein realistisches Ziel?
Wenn ja, welche Maßnahmen halten Sie für wirksam, um dieses Ziel zu erreichen?
 16. Hatte Ihre Stadtverwaltung auch schon **vor dem URB-AL-Programm ähnliche Kooperationskontakte** mit europäischen und/oder lateinamerikanischen Städten?
Wenn ja, welche und in welcher Form?
 17. Können Sie bereits feststellen, bzw. haben Sie die Erwartung, dass sich im Rahmen der URB-AL-Städtenetzwerke ein **neuer Kooperationsgeist** zwischen den Kommunalverwaltungen innerhalb Lateinamerikas bzw. zwischen diesen und jenen Europas bildet?
Wenn ja, bitte beschreiben Sie diesen aus Ihrer Perspektive.
 - Lateinamerika-Lateinamerika:
 - Lateinamerika-Europa:
 18. Hat sich für Criciúma auch die **Kooperation mit anderen Städten Brasiliens** bzw. der eigenen Region des Landes intensiviert?
Wenn ja, wie ordnen Sie den Nutzen dieser intensivierten regionalen bzw. nationalen Kooperation gegenüber einer intensivierten innerlateinamerikanischen bzw. interkontinentalen Kooperation mit europäischen Städten ein?
 - Kooperation mit Städten auf regionaler Ebene in Südbrasilien:
 - Kooperation mit Städten auf nationaler Ebene in Brasilien:
 - Kooperation mit Städten aus anderen Ländern Lateinamerikas:
 - Kooperation mit europäischen Städten:
 19. Wie ist Ihre vorläufige **Bilanz zum URB-AL-Programm** in Bezug auf folgende Punkte:
 - Umsetzbarkeit und Angepasstheit der Inputs für die Realität Ihrer Stadt?
 - Effizienz der Zusammenarbeit im Hinblick auf Zeit- und Kostenaufwand?
 - Dauerhaftigkeit der Beziehungen zu den Partnern aus
 - a) Europa und
 - b) Lateinamerika?
 20. Das **URB-AL-Programm** hat auch seine **Schwachstellen**. Wie müsste Ihrer Meinung nach das URB-AL-Programm verändert werden, damit der Nutzen der Zusammenarbeit für Kommunalverwaltungen allgemein und für Ihre Institution im Speziellen optimiert werden kann? Bitte nennen Sie aus Ihrer Sicht Schwachstellen des Programms und schlagen Sie Lösungen vor:
 21. Werden Sie auch in Zukunft das **Engagement Ihrer Stadtverwaltung in URB-AL-Projekten** befürworten oder finden Sie, dass die URB-AL-Kooperation für die tatsächlichen Kernaufgaben Ihrer Stadtverwaltung unwichtig ist?

Teil II: Fragen für indirekt an der URB-AL-Projektarbeit beteiligte Personen

1. Auf welche Art und Weise wurden Sie **in Aktivitäten und Maßnahmen eingebunden**, die durch die Teilnahme Ihrer Institution am URB-AL-Programm initiiert wurden?
2. **Wie gut fühlen Sie sich informiert** über die Informationen und Erfahrungen, die im Rahmen der Kooperation Ihrer Institution mit internationalen Partnern im URB-AL-Programm ausgetauscht bzw. erarbeitet wurden?
3. Finden Sie, dass die **Inputs aus dem URB-AL-Programm** eine nützliche und umsetzbare Anregung für die spezifische Realität Ihrer Stadt bzw. Institution sind?
Wenn ja, bitte nennen Sie Beispiele:
4. Hat das Know-how, das durch die Teilnahme Ihrer Institution am URB-AL-Programm und seinen Projekten an Sie weitergegeben wurde, Ihre **Problemlösungs- und Managementkapazitäten** in

Ihrem Fachbereich verbessert?
Wenn ja, auf welche Art und Weise?

5. Wurden in Ihrer Institution bzw. Stadt konkrete **Verbesserungen im Management des betroffenen Themenbereichs** durch Inputs aus dem URB-AL-Programm **erzielt**?
Wenn ja, welche?
6. Haben Sie **Know-how**, das Sie durch das URB-AL-Programm gewonnen haben, an weitere Personen **in Ihrer Institution weitergegeben**?
Wenn ja, an wen (Kontaktdaten) und auf welche Art und Weise?
7. Haben Sie **Know-how**, das Sie durch das URB-AL-Programm gewonnen haben, **an andere Institution** (lokale Universitäten, Unternehmen, NGOs, Bürgervereinigungen etc. oder andere Stadtverwaltungen in der Region) **weitergegeben**?
Wenn ja, an wen (Kontaktdaten) und auf welche Art und Weise?
8. Haben Sie auch **selbst direkte Kontakte zu Teilnehmern des URB-AL-Programms** aus anderen Städten Brasiliens, Lateinamerikas oder der EU aufgebaut?

Teil III: Fragen an den Bürgermeister Criciúmas

1. Konnte Ihre Stadtverwaltung fachlich **von der Teilnahme am URB-AL-Programm profitieren**, um eigene Aufgaben effizienter bewältigen zu können?
Wenn ja, bitte nennen Sie konkrete Beispiele:
2. Finden Sie, dass die **Inputs aus dem URB-AL-Programm** eine nützliche und umsetzbare Anregung für die spezifische Realität Ihrer Stadt bzw. Institution sind?
Wenn ja, bitte nennen Sie Beispiele:
3. Haben die fachlichen Inputs, die durch die Mitarbeit im URB-AL-Programm entstanden sind, **Auswirkungen auf die Politik der Stadtverwaltung** gehabt in folgender Hinsicht:
 - Änderung politischer Leitlinien?
 - Änderung von Regelungen oder Gesetzen?
 - Schaffung neuer kommunaler Services oder Einrichtungen?
 - Veränderungen im Management betroffener kommunaler Aufgabenbereiche?
4. Auf welche Art und Weise wurden Sie **in Aktivitäten und Maßnahmen** Ihrer Stadt im Rahmen **des URB-AL-Programms eingebunden** bzw. darüber informiert?
5. Wie sehr hat sich im Rahmen der Teilnahme am URB-AL-Programm die **Kooperation mit europäischen bzw. mit lateinamerikanischen Partnern** intensiviert und wie fruchtbar war die Zusammenarbeit mit Partnern dieser beiden Regionen für Ihre Institutionen?
 - Europa:
 - Lateinamerika:
6. Hatte Ihre Stadtverwaltung auch schon vor dem URB-AL-Programm **ähnliche Kooperationskontakte** mit europäischen und/oder lateinamerikanischen Städten?
Wenn ja, welche und in welcher Form?
7. In was besteht für Sie der **Mehrwert** (falls vorhanden) **der URB-AL-Kooperationskontakte** in Form von Städtenetzwerken?
8. Ihre Stadtverwaltung profitiert im Rahmen des URB-AL-Programms von der internationalen Vernetzung von Stadtverwaltungen, Universitäten, Unternehmen und NGOs etc. Sehen Sie selbst auch ein Interesse auf Ihrer eigenen Seite, diesen Nutzen der Vernetzung auch **anderen lokalen Akteuren** der unterschiedlichsten Bereiche **in Ihrer Stadt und Region** zugutekommen zu lassen, indem Ihre Stadtverwaltung mit diesen verstärkt kooperiert und sie am Know-how aus dem URB-AL-Programm teilhaben lässt?
Wenn ja, gibt es schon konkrete Beispiele für eine lokale bzw. regionale Vernetzung?
9. Können Sie bereits feststellen, bzw. haben Sie die Erwartung, dass sich im Rahmen der URB-AL-Städtenetzwerke ein **neuer Kooperationsgeist** zwischen den Kommunalverwaltungen innerhalb Lateinamerikas bzw. zwischen diesen und jenen Europas bildet?
 - Lateinamerika-Lateinamerika:
 - Lateinamerika-Europa:

10. Hat sich für Criciúma auch die **Kooperation mit anderen Städten Brasiliens** bzw. der eigenen Region des Landes intensiviert?
Wenn ja, wie ordnen Sie den Nutzen dieser intensivierten regionalen bzw. nationalen Kooperation gegenüber einer intensivierten innerlateinamerikanischen bzw. interkontinentalen Kooperation mit europäischen Städten ein?
 - Kooperation mit Städten auf regionaler Ebene in Südbrasilien:
 - Kooperation mit Städten auf nationaler Ebene in Brasilien:
 - Kooperation mit Städten aus anderen Ländern Lateinamerikas:
 - Kooperation mit europäischen Städten:
11. Wie ist Ihre vorläufige **Bilanz zum URB-AL-Programm** in Bezug auf folgende Punkte:
 - Umsetzbarkeit und Angepasstheit der Inputs für die Realität Ihrer Stadt?
 - Effizienz der Zusammenarbeit im Hinblick auf Zeit- und Kostenaufwand?
 - Dauerhaftigkeit der Beziehungen zu den Partnern aus a) Europa und b) Lateinamerika?
12. Das **URB-AL-Programm** hat auch seine **Schwachstellen**. Welche sind dies Ihrer Meinung nach und wie müsste es verändert werden, damit der Nutzen der Zusammenarbeit für Kommunalverwaltungen allgemein und für Ihre Institution im speziellen optimiert werden kann?
Bitte nennen Sie aus Ihrer Sicht Schwachstellen des Programms und schlagen Sie Lösungsmöglichkeiten vor:
13. Werden Sie auch in Zukunft das **Engagement Ihrer Stadtverwaltung in URB-AL-Projekten** befürworten oder finden Sie, dass die URB-AL-Kooperation für die tatsächlichen Kernaufgaben Ihrer Stadtverwaltung unwichtig ist?
14. Im Rahmen des **URB-AL-Programms** wurden **fünf neue Netzwerke** gegründet, die noch offen sind für die Teilnahme neuer Städte und für die Einreichung von Projektvorschlägen.
 - Waren Sie darüber informiert?
 - Warum hat sich Criciúma bisher nicht daran beteiligt?
 - Plant Criciúma, sich an diesen neuen Netzwerken zu beteiligen?

Interviewleitfaden für die Befragung der Projektkoordinatoren (Netzwerk Nr. 8)

1. Gab es **Partner**, die während der Projektlaufzeit das **Konsortium verlassen haben**, bzw. die nach dem A-Projekt abgesprungen sind und nicht mehr am B-Projekt teilgenommen haben?
Welches waren die Gründe hierfür und die Auswirkungen auf den Projektverlauf?
2. Gab es **personelle Wechsel** im Rahmen der Teilnahme einer Partnerinstitution?
Wie wirkte sich der personelle Wechsel auf die Kontinuität der Teilnahme der Partnerinstitution und auf den Projektverlauf aus?
3. Wie zufrieden waren Sie mit dem **Engagement der Projektpartner**?
Wie gut und pünktlich wurden die **administrativen Aufgaben** im Projekt erledigt?
Wie gut und pünktlich wurden die **inhaltlichen Aufgaben** im Projekt erledigt?
4. Wurden in den Mitgliedsstädten **konkrete Maßnahmen und Best Practice-Beispiele umgesetzt**, die durch das Projekt angeregt wurden?
Wenn ja, bitte nennen Sie **Beispiele**:
5. Gab es im Projekt **Know-how-Transfer von Lateinamerika in Richtung EU**?
Wenn ja, bitte nennen Sie **Beispiele**:
6. Gab es **Know-how-Transfer zwischen Partnern innerhalb Lateinamerikas**?
Wenn ja, bitte nennen Sie **Beispiele**:
7. In welchem Umfang wurden die verschiedenen **Telekommunikationsmedien** (Telefon, Fax, E-Mail) für die Kommunikation im Projektpartner Netzwerk genutzt?
8. Welche Punkte würden Sie als Projektkoordinator **am URB-AL-Programm** und der Konzeption sowie den Konditionen der **gemeinsamen Projekte kritisieren**?
Welche **Verbesserungsvorschläge** haben Sie?
9. Wie viel Prozent Ihrer **Projektarbeitszeit** mussten Sie mit **administrativen Aufgaben** des Projektmanagement zubringen?

Projekte des URB-AL-Netzwerks Nr. 8

„Integration der Verkehrsplanung und der Stadtentwicklungsplanung im Rahmen der Nachhaltigkeit und der Lokalen Agenda 21“ (A-Projekt: R8-P3-01)

Projektkoordinator:

Municipalidad Provincial de Arequipa – Peru

Projektlaufzeit: April 2002 – Dezember 2004

Projekthomepage:

<http://www.muniarequipa.gob.pe/proyectos/urbal.html>

Hintergrundsituation:

Nicht nur in Lateinamerika, sondern auch noch in weiten Teilen Europas sehen die städtischen Planungsabläufe eine unabhängige und übergeordnete Stadtentwicklungsplanung und eine nachgeordnete Verkehrsplanung vor, die allerdings keinen Einfluss mehr auf unnötige Verkehrsströme nehmen kann, die durch eine zu große räumliche Streuung urbaner Funktionen zurückzuführen sind. Eine verbesserte Koordination der Stadtentwicklungs- mit der Verkehrsplanung unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit würde eine Optimierung der Lokalisierung von Einrichtungen mit verkehrsgenerierendem Charakter unter dem Blickwinkel der Verkehrsvermeidung ermöglichen.

Projekthalt:

Im Rahmen der Projektarbeit tauschen die teilnehmenden Städte Erfahrungen und Fachwissen im Bereich der Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung aus. Ziel ist es, die beiden Planungsbereiche vor dem Hintergrund des Konzepts der Nachhaltigkeit und der Lokalen Agenda 21 zu integrieren. Die aus dem Projekt gewonnenen Erkenntnisse werden von den Projektpartnern an aktuellen Planungsmaßnahmen exemplarisch umgesetzt und die Erfahrungen bei den internationalen Projekttreffen ausgetauscht. Die praxisrelevanten Ergebnisse der Projektteilnehmer werden in zwei umfangreichen Handbüchern zusammengefasst, die in den vier Projektsprachen Spanisch, Portugiesisch, Deutsch und Englisch online zur Verfügung stehen.



Projektpartner (9)

Partner EU (3)

1. Diput. Foral Bizkaia/ES
2. Huelva/ES
3. Stuttgart/DE

Partner LA (5)

1. Arequipa/PE
2. Arica/CL
3. León/MX
4. Porto Alegre/BR
5. San Salvador/SV

Externe Partner (1)

1. Universität Stuttgart, Städtebau-Institut/DE

(Subcontractor: Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS/BR)

„PROMOTEO – Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs für eine nachhaltige Mobilität in den Metropolen“ (A-Projekt: R8-P8-01)

Projektkoordinator:

Comunidad de Madrid – Spanien

Projektlaufzeit: April 2002 – Juni 2003

Projekthomepage:

<http://www.promoteo.org>

Hintergrundsituation:

Die Situation des ÖPNV unterscheidet sich zwar zwischen den Metropolen Europas und Lateinamerikas in grundlegenden Punkten, dies schafft gleichzeitig aber auch große Potenziale für das wechselseitige Lernen. Die ÖPNV-Systeme in der EU sind zwar in der Regel hochmodern, oft schienengebunden mit großer Beförderungskapazität und in Agglomerationen meist auch über Kommunalgrenzen hinweg in Verbundsystemen effizient organisiert. Sie sind aber auch teuer und können nur dank hoher staatlicher Subventionen bestehen (ca. 30 – 70%). In den *Mega Cities* Lateinamerikas sind viel höhere Fahrgastzahlen zu bewältigen (die Metro von Mexico City befördert täglich 6 Mio. Personen) und die überwiegend privaten Betreiber der ÖPNV-Systeme stehen unter enormem Effizienzdruck hinsichtlich Investitionen und Organisation, um weitgehend ohne staatliche Subventionen bei relativ geringen Fahrpreisen gewinnbringend zu wirtschaften.

Projekthalt:

Das Projekt konzentriert sich auf die folgenden thematischen Achsen: 1.) Managementstrukturen und -strategien im ÖPNV; 2.) Multimodale Integration und Optimierung der Kapazität schienens- und straßengebundener Transportsysteme; 3.) Finanzierungskonzepte im ÖPNV sowie 4.) Imagewerbung und Kundeninformation. Die Teilnehmer sammeln und analysieren *Best Practice*-Beispiele aus Europa und Lateinamerika und erarbeiten gemeinsam Konzepte für ein optimiertes Management des ÖPNV. Die Verbesserung der Qualität des gesamten Systems soll dazu beitragen, dass der ÖPNV als umweltfreundliches Verkehrssystem stärker genutzt wird. Die Ergebnisse werden in einem Handbuch zusammengefasst und möglichst weitgehend verbreitet.



Projektpartner (12)

Partner EU (3)

1. Comunidad Madrid/ES
2. Stuttgart/DE
3. Zaragoza/ES

Partner LA (7)

1. Bogotá/CO
2. México/MX
3. La Paz/BO
4. Lima/PE
5. Porto Alegre/BR
6. Estado Rio de Janeiro/BR
7. San Salvador/SV

Externe Partner (2)

1. RENFE Cercanías/ES
2. Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS/BR

„VICOROSA – Unfallvermeidung und Verbreitung einer Sicherheitskultur“ (A-Projekt: R8-P9-01)

Projektkoordinator:

Provincia di Treviso – Italien

Projektlaufzeit: April 2002 – März 2004

Projekthomepage:

<http://www.vicorosa.com>

Hintergrundsituation:

Weltweit besteht eine klare Korrelation zwischen dem Entwicklungsstand eines Landes und der Anzahl der Unfalltoten (LA: 4-27 pro Jahr und 10.000 Fahrzeugen, EU: 2-5; vgl. GTZ 2004, S. 2). Die hohen lateinamerikanischen Unfallraten sind unterschiedlichen Ursachen zuzuordnen: Während die Fahrzeugtechnik und das System ihrer Überwachung weit größere Mängel aufweisen als in Europa, kommt in beiden Regionen dem Aspekt der Verkehrserziehung für mehr Sicherheit im Straßenverkehr – sowohl aufseiten der Kraftfahrer als auch der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer – eine herausragende Bedeutung zu. Um die Hauptgefahren im Straßenverkehr systematisch analysieren und entschärfen zu können, bedarf es aussagekräftiger lokaler Unfallstatistiken. Diese sind bisher nur in wenigen lateinamerikanischen Städten existent.

Projekthalte:

Die Teilnehmer tauschen Erfahrungen und innovative Strategien im Bereich Unfallvermeidung aus. Für eine möglichst positive Wirkung der Arbeit werden auch Schulen – und mit Kindern die am stärksten gefährdete Gruppe der Verkehrsteilnehmer – einbezogen. Bei verschiedenen Partnern werden vor Ort in direkter Kooperation mit lokalen Einrichtungen und Schulen Verkehrserziehungsprojekte durchgeführt und Kampagnenmaterial erstellt. Die dabei entwickelten Maßnahmen werden bei den internationalen Projekttreffen mit den übrigen Partnern diskutiert und ausgetauscht. Auf der Basis der Erfahrungen der Partner werden gemeinsam Anforderungen für aussagekräftige Unfallstatistiken ausgearbeitet und in verschiedenen lateinamerikanischen Partnerstädten entsprechende Umsetzungsprozesse eingeleitet bzw. vorbereitet.



Projektpartner (11)

Partner EU (3)

1. Provincia di Treviso/IT
2. Provincia di Padova/IT
3. Vara/SE

Partner LA (7)

1. CREDENOR/BR
2. Criciúma/BR
3. Dpt.Atlántico/CO
4. Erechim/BR
5. Juiz de Fora/BR
6. Santo André/BR
7. Viña del Mar/CL

Externe Partner (1)

1. Ökomedia-PR/DE

„OROS – Observatorium für Verkehrssicherheit“ (B-Projekt: R8-B2-04)

Projektkoordinator:

Provincia di Treviso – Italien

Projektlaufzeit: Dezember 2004 – November 2006

Projekthomepage:

<http://www.oros.org.br>

Hintergrundsituation:

Siehe „VICOROSA – Unfallvermeidung und Verbreitung einer Sicherheitskultur“ (A-Projekt: R8-P9-01)

Projekthalte:

Das B-Projekt zielt auf die Umsetzung der im Vorgängerprojekt entwickelten Instrumente im Rahmen von Pilotmaßnahmen in allen beteiligten Städten (Informationskampagnen, Verkehrssicherheitsschulungen und Fahrertrainings insbesondere mit Jugendlichen etc.). In einem Weißbuch werden zentrale Gesichtspunkte der Verkehrssicherheit für den Bereich der Infrastruktur- und Stadtplanung zusammengefasst und eine Zertifizierungsmethode für Stadtgebiete als „verkehrssicheres Gebiet“ ausgearbeitet. Weitreichende öffentliche Aufmerksamkeit soll durch den Entwurf einer „Internationalen Charta für den Schutz des Rechtes der Kinder auf Verkehrssicherheit“ erzielt werden. Der effizienten Verbreitung und dauerhaften Zugänglichkeit der Projektergebnisse auf digitalem Wege für interessierte Nutzer dient die Etablierung eines „Virtual Observatory for Road Safety“.



Projektpartner (9)

Partner EU (3)

1. Provincia di Treviso/IT
2. Provincia di Padova/IT
3. Vara/SE

Partner LA (6)

1. CREDENOR/BR
2. Criciúma/BR
3. Erechim/BR
4. Juiz de Fora/BR
5. Santo André/BR
6. Viña del Mar/CL

Externe Partner (0)

„Integration der Radwegeplanung in die Stadtplanung von mittelgroßen Städten in Europa und Lateinamerika. Ein interaktives Programm für Training und Verbreitung“ (A-Projekt: R8-P10-01)

Projektkoordinator:

Gemeente Utrecht – Niederlande

Projektlaufzeit: Mai 2002 – Oktober 2003

Projekthomepage:

<http://www.urbalicyclinginfo.org>

Hintergrundsituation:

Das Fahrrad stellt nicht nur ein umweltfreundliches und gesundheitsförderliches Fortbewegungsmittel dar, es ermöglicht auch für sozial schwächere Bevölkerungsguppen die kostengünstige Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse. Während das Fahrrad als Verkehrsmittel erst in wenigen Städten Lateinamerikas planerisch wahrgenommen und gefördert wird, ist die Bedeutung dieser umweltfreundlichen Verkehrsform in Europa schon stärker anerkannt. Doch auch zwischen den unterschiedlichen EU-Staaten existieren noch sehr große Unterschiede hinsichtlich der verkehrsinfrastrukturellen Ausstattung und der damit verbundenen Nutzungsintensität des Fahrrads. Nur wenn die Erfordernisse des Radwegbaus von Anfang an nicht nur in der Verkehrs-, sondern auch in der Stadtentwicklungsplanung berücksichtigt werden, besteht die Aussicht auf Umsetzbarkeit eines sicheren und komfortablen Radwegenetzes ohne teure Korrektur- und gefährliche Kompromisslösungen.

Projekthinhalte:

Gemeinsam entwickeln die Projektteilnehmer Strategien zur Förderung des umweltfreundlichen nichtmotorisierten Verkehrs und insbesondere Instrumente zur Einbeziehung des Fahrrads in die Verkehrsplanung. In Seminaren werden die Kenntnisse vermittelt, die zu einer fachgerechten Anlage städtischer Radwegenetze notwendig sind. Die niederländische Koordinatorenstadt Utrecht kann gleichermaßen als *Benchmarking*-Referenz für die übrigen Projektteilnehmer dienen. Alle Projektpartner stellen ihre Maßnahmen zur Fahrradförderung sowie ihre aktuellen Radwege-Planungsmaßnahmen vor und diskutieren die Möglichkeiten der Optimierung mit den übrigen Projektteilnehmern. Alle Mitgliedsstädte erarbeiten einen Fünfjahresplan zur längerfristigen Förderung des Fahrradverkehrs aus eigenen Finanzmitteln. Die Ergebnisse werden in einem mehrsprachigen Leitfadens zusammengefasst und stehen weiteren Interessenten auf der Projekthomepage zur Verfügung.



Projektpartner (15)

Partner EU (4)

1. Gemeente Utrecht/NL
2. Diput. Foral Bizkaia/ES
3. Graz/AT
4. Stuttgart/DE

Partner LA (8)

1. Dpto. Atlántico/CO
2. Florianópolis/BR
3. León/NI
4. Lima/PE
5. Loja/EC
6. Rio Claro/BR
7. Rio de Janeiro/BR
8. Valledupar/CO

Externe Partner (3)

1. CICLORED/PE
2. International Bicycle Consultancy – IBC/NL
3. Universität Stuttgart, Forschungsschwerpunkt Verkehr – FOVUS/DE

(Subcontractor: Associação Transporte Ativo/BR; Ministerio de Vivienda y Urbanismo – MINVU/CL)

„MOVILIZATION – Lösung städtischer Verkehrsprobleme durch die Förderung der Fahrradbenutzung. Entwicklung, Umsetzung und Evaluierung eines Maßnahmenbündels für Stadtplaner und Verkehrsingenieure“ (B-Projekt: R8-B1-04)

Projektkoordinator:

Gemeente Utrecht – Niederlande

Projektlaufzeit: April 2005 – März 2007

Projekthomepage:

<http://www.movilization.org>

Hintergrundsituation:

Siehe „Integration der Radwegeplanung in die Stadtplanung von mittelgroßen Städten in Europa und Lateinamerika. Ein interaktives Programm für Training und Verbreitung“ (A-Projekt: R8-P10-01)

Projekthinhalte:

Im Rahmen des B-Projekts wird ein Instrumenten-Set entwickelt, aus dem die Projektpartnerstädte auf ihre spezifische Situation maßgeschneiderte Maßnahmen auswählen können, um das Fahrrad als Verkehrsmittel zu fördern. Dabei werden die inhaltlichen Resultate des A-Projekts weiter entwickelt und in lokalen Pilotmaßnahmen umgesetzt. Themenschwerpunkte sind dabei 1.) Bewusstseinswandel aller Verkehrsteilnehmer für eine verstärkte Nutzung des Fahrrads und eine erhöhte Verkehrssicherheit; 2.) Systematische Zusammenstellung von Argumenten für politische Entscheidungsträger; 3.) Umsetzung kleinerer Infrastrukturmaßnahmen und 4.) Aufbau direkter Kooperationsbeziehungen zu zivilgesellschaftlichen Unterstützungspartnern. Das Instrumenten-Set wird interessierten Nutzern in Form eines Handbuchs auf der Projekthomepage zur Verfügung gestellt und in Fachkreisen aktiv verbreitet.



Projektpartner (10)

Partner EU (2)

1. Gemeente Utrecht/NL
2. Stuttgart/DE

Partner LA (6)

1. Dpt. Atlántico/CO
2. Florianópolis/BR
3. León/NI
4. Loja/EC
5. Rio de Janeiro/BR
6. Valledupar/CO

Externe Partner (2)

1. International Bicycle Consultancy – IBC/NL
2. Universität Stuttgart, Forschungsschwerpunkt Verkehr – FOVUS/DE

„CULTURA – Schaffung einer neuen Mobilitätskultur durch Kampagnen, Mobilitätsmanagement und bewusstseinsbildende Maßnahmen einschließlich Informationen und Erziehung mit dem Ziel des Wandels des Mobilitätsverhaltens mit dem Ziel der Förderung nachhaltiger Verkehrsarten in Städten“ (A-Projekt: R8-P2-02)



Projektkoordinator:
Stadt Graz – Österreich

Projektlaufzeit: November 2003 – Oktober 2005

Projekthomepage:
<http://www.mobility-cultura.net>

Hintergrundsituation:

Die Wahl umweltfreundlicher Verkehrsmittel durch den Nutzer wird nicht nur durch objektive Faktoren wie etwa die Qualität des vorhandenen Angebots des ÖPNV oder die Rad- und Fußwegeinfrastruktur bestimmt, sondern zu einem großen Anteil auch durch subjektive Einflussgrößen wie Gewohnheit, persönlicher Informationsstand oder Image eines Transportmittels. Zur Förderung des „modal shift“ hin zu nachhaltigeren Verkehrsträgern im Bereich der urbanen Mobilität bedarf es neben Bewusstseinsbildung einer optimierten Vernetzung der multimodalen Verkehrsträger, um mit einem leicht zugänglichen Informationsangebot das Umsteigen auf den ÖPNV zu erleichtern. Des Weiteren muss insbesondere in LA an der Verbesserung des Image der nicht-motorisierten Verkehrsformen und des ÖPNV gearbeitet werden, da diese Mobilitätsformen üblicherweise abschätzig als Transportmittel der Armen angesehen werden.

Projekthinhalte:

Die Notwendigkeit von „sanften Maßnahmen“ zur Lösung von Verkehrsproblemen im städtischen Bereich wird aufgezeigt und propagiert. Zu diesen „soft measures“ zählen Mobilitätsmanagement genauso wie Bewusstseinsbildungs- und Informations- und Motivationskampagnen. Sie bilden eine optimale Ergänzung zu Infrastrukturmaßnahmen bei der Förderung alternativer und nachhaltiger Mobilitätsformen wie ÖPNV, Radfahren und Zu-Fuß-Gehen. CULTURA sammelt und entwickelt praxisbezogene *Best Practice*-Maßnahmenbeispiele, erfolgreiche Kampagnen, Argumente und Leitfäden sowie Checklisten für die Planung und Umsetzung. Die Hauptzielgruppen hierfür sind Entscheidungsträger (Politiker), lokale und regionale Fachbeamte (zuständig für Planung und Umsetzung von Verkehrsmaßnahmen), Meinungsbildner (z.B. Journalisten), Betreiber des ÖPNV und Endnutzer. Die wichtigsten Maßnahmen stehen Interessenten auf der Projekthomepage in Form einer mehrsprachigen *Best Practice*-Datenbank und einem mehrsprachigen Leitfaden zur Verfügung.

Projektpartner (11)

Partner EU (3)

1. Graz/AT
2. Gent/BE
3. Diput. Foral Bizkaia/ES

Partner LA (6)

1. Buenos Aires/AR
2. Criciúma/BR
3. Cuenca/EC
4. Erechim/BR
5. La Pintana/CL
6. Vitória/BR

Externe Partner (2)

1. Forschungsgesellschaft Mobilität – Austrian Mobility Research – FGM-AMOR/AT
2. International Bicycle Consultancy – IBC/NL

(Subcontractor: Associação Transporte Ativo/BR; Consultant Mauricio Salazar/MX/DE)

„Ausbildung von Busfahrern mittels neuer Technologien für sicheres, wirtschaftliches und umweltfreundliches Fahren“ (A-Projekt: R8-P3-02)



Projektkoordinator:
Verband Region Stuttgart – Deutschland

Projektlaufzeit: Dezember 2003 – Juni 2005

Projekthomepage:
<http://www.busdriver-training.org>

Hintergrundsituation:

In stärkerem Maße noch als in Europa bildet der Busverkehr das Rückgrat des ÖPNV in den meisten Städten Lateinamerikas. Selbst Metropolen mit mehreren Millionen Einwohnern, wie etwa Bogotá, setzen auf moderne Bussysteme mit gesonderten Fahrspuren, die bei weit geringeren Kosten annähernd die gleichen Transportkapazitäten entwickeln wie Metrosysteme. Für einen sicheren und komfortablen Buseinsatz ist neben verbesserter Ausstattung und Technik vor allem die Qualifizierung der Busfahrer von entscheidender Bedeutung. Immer noch ist menschliches Versagen in Lateinamerika wie auch in Europa die Hauptursache für Busunfälle.

Projekthinhalte:

Mithilfe eines neu entwickelten Leitfadens zur Schulung von Busfahrern soll neben Sicherheitsbewusstsein auch eine umweltbewusste und wirtschaftliche Fahrweise vermittelt werden. Neue Lerntechnologien eröffnen dabei hervorragende Möglichkeiten zur Schulung von Busfahrern. Der Einsatz des Computers mit interaktiven Lernprogrammen ergänzt praktische Schulungsinhalte. Zudem tragen zielgruppenorientierte Informationskampagnen als begleitende Maßnahmen zur Aufklärungsarbeit und Bewusstseinsbildung in der Öffentlichkeit bei. Die teilnehmenden Städte entwerfen ein Konzept für den Aufbau eines an die jeweilige Situation angepassten Busfahrerschulungssystems.

Projektpartner (11)

Partner EU (4)

1. Verb. Region Stuttgart/DE
2. Regione Aut. Sardegna/IT
3. Trento/IT
4. Provincia di Treviso/IT

Partner LA (6)

1. Cartagena de Indias/CO
2. Criciúma/BR
3. Florianópolis/BR
4. Porto Alegre/BR
5. São Vicente/BR
6. Querétaro/MX

Externe Partner (1)

1. Combus Training GmbH/DE

(Subcontractor: Ökomedia-PR/DE)

„Verbesserung der Teilhabe am öffentlichen Nahverkehr von Personen mit eingeschränkter Mobilität“ (A-Projekt: R8-A1-03)

Projektkoordinator:

Municipalidad de Cartagena de Indias – Kolumbien

Projektlaufzeit: Mai 2004 – Januar 2006

Projekthomepage: –

Hintergrundsituation:

Insbesondere Personengruppen mit eingeschränkter Mobilität aufgrund körperlicher Behinderung, Krankheit oder Alter (Kinder ebenso wie Senioren) leiden unter den teilweise chaotischen Bedingungen des städtischen Verkehrs. Um die Teilhabe dieser mobilitätsbenachteiligten Bürger an der urbanen Mobilität zu gewährleisten, müssen sowohl die Infrastruktur als auch die Transportmittel so angelegt und ausgestattet sein, dass eine einfache und sichere Orientierung und Nutzung möglich wird. In vielen Staaten existieren bereits entsprechende Gesetze und Vorschriften, die aber nur selten bzw. in ausreichendem Umfang durch die zuständigen Stadtverwaltungen und die überwiegend privaten Verkehrsgesellschaften umgesetzt werden.

Projekthalte:

Im Rahmen des Projekts werden die folgenden Ziele verfolgt: Verbesserung der Mobilität behinderter Personen in Städten durch den Einsatz moderner Technologie für einen behindertengerechten Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln. Erfahrungsaustausch und Analyse bereits gesammelter Erfahrungen. Diskussion und Ausarbeitung realisierbarer Lösungen zur Beseitigung der bisherigen spezifischen Probleme der Mitgliedsstädte. Erstellung und Verbreitung eines mehrsprachigen Handbuchs mit den besten Methoden zur Verbesserung der urbanen Mobilität behinderter Personen.



Projektpartner (7)

Partner EU (3)

1. Graz/AT
2. Parla/ES
3. Trento/IT

Partner LA (4)

1. Cartagena de Indias/CO
2. Criciúma/BR
3. Quito/EC
4. Valledupar/CO

Externe Partner (0)

„MOVIMAN – Der Verkehrsmanager als Teil eines kommunalen Systems des Managements der Verkehrsnachfrage“ (B-Projekt: R8-B2-03)

Projektkoordinator:

Landeshauptstadt Stuttgart – Deutschland

Projektlaufzeit: Oktober 2004 – September 2006

Projekthomepage:

<http://www.stuttgart.de/europa/moviman>

Hintergrundsituation:

Mobilitätsfragen sind sowohl für die Lebensqualität der Bewohner einer Stadt als auch für die Standortwahl von Unternehmen ein entscheidender Faktor. Um die komplexe Struktur der städtischen Mobilitätsnachfrage auf die unterschiedlichen Formen des Mobilitätsangebots so abzustimmen, dass eine möglichst umweltfreundliche und rationelle Verkehrsabwicklung gewährleistet wird, bedarf es eines integrierten Mobilitätsmanagements.

Projekthalte:

Es wird ein Ansatz entwickelt, bei dem der Mobilitätsmanager als Mittler zwischen den Nutzern (Firmen, Anwohnern, Schulen etc.) der verkehrlichen Infrastruktur einerseits und den für diese Infrastruktur verantwortlichen Behörden und den das Gebiet bedienenden Verkehrsbetrieben andererseits auftritt. Er bietet sowohl Firmen als auch Einzelpersonen Beratungsdienste an, die von Einzelauskünften über umweltfreundliche Mobilitätsangebote bis hin zur Erstellung umfassender Verkehrskonzepte reichen. Gegenüber den planenden Behörden und Verkehrsunternehmen übernimmt der Mobilitätsmanager die Aufgabe, durch detaillierte Informationen über den spezifischen Mobilitätsbedarf in einem bestimmten Gebiet eine optimale Abstimmung von Angebot und Nachfrage zu ermöglichen. Das Konzept des gebietsbezogenen Mobilitätsmanagements wird an den Standorten Stuttgart, Cartagena, Criciúma, Porto Alegre und San Salvador durch die Etablierung eines Mobilitätsmanagers umgesetzt und in der Praxis weiterentwickelt. Die Ergebnisse werden in einem mehrsprachigen Handbuch zusammengefasst und international verbreitet.

STUTTGART



Projektpartner (10)

Partner EU (3)

1. Stuttgart/DE
2. Diput. Foral Bizkaia/ES
3. Leicester/GB

Partner LA (5)

1. Cartagena de Indias/CO
2. Criciúma/BR
3. Curitiba/BR
4. Porto Alegre/BR
5. San Salvador/SV

Externe Partner (2)

1. Universität Stuttgart, Institut für Straßen- und Verkehrswesen/DE
2. Wirtschafts- und Industrievereinigung Stuttgart Vaihingen e.V./DE

(Subcontractor: Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS/BR)

Bildungsgang

Rainer Rothfuß, geboren am 19. April 1971 in Freudenstadt

- | | |
|-------------|---|
| 1990 | Abitur am Wirtschaftsgymnasium der Max-Weber-Schule, Sinsheim/Elsenz |
| 1991 – 1993 | Diplom-Grundstudium der Geographie mit dem Nebenfach Politikwissenschaft an der Eberhard-Karls-Universität Tübingen |
| 1993 – 1994 | Auslandsstudium an der <i>Escuela de Geografía</i> der <i>Universidad de los Andes</i> in Mérida, Venezuela |
| 1994 – 1996 | Diplom-Hauptstudium der Geographie der Entwicklungsländer mit den Nebenfächern Politikwissenschaft an der Eberhard-Karls-Universität Tübingen sowie Raumordnung und Entwicklungsplanung an der Universität Stuttgart |
| 1996 – 1997 | Forschungsaufenthalt für die Diplomarbeit in Macapá, Brasilien zum Thema „Die Umsetzung des theoretischen Konzepts der nachhaltigen Entwicklung in die regionalpolitische Praxis eines Entwicklungslandes: ‚Governance for Sustainability‘ als Strategie der Landesregierung des Bundesstaates Amapá, Brasilien“ (Betreuung: Prof. Dr. Gerd Kohlhepp) |
| 1998 | Abgabe der Diplomarbeit und Ablegen der Diplomprüfungen in Geographie und den Nebenfächern Politikwissenschaft an der Eberhard-Karls-Universität Tübingen sowie Raumordnung und Entwicklungsplanung an der Universität Stuttgart |
| 2001 | Annahme als Doktorand im Promotionshauptfach Anthropogeographie an der Geowissenschaftlichen Fakultät der Eberhard-Karls-Universität Tübingen am 28.11.2001 und Betreuung der Doktorarbeit durch Prof. Dr. Gerd Kohlhepp am Lehrstuhl für Wirtschafts- und Sozialgeographie des Geographischen Instituts |
| 2006 | Abgabe der Dissertation zum Thema „Transnationale Städtenetzwerke als Instrument interkommunaler Kooperation im Zeitalter globaler Vernetzung: Das europäisch-lateinamerikanische Städtenetzwerk URB-AL“ und Abschluss des Promotionsverfahrens |