

Berichte aus Forschung und Praxis

Harald Rosenbaum

Das DART-Projekt

Eine Initiative zur Zusammenarbeit ländlich geprägter Regionen mit Regionalflughäfen auf europäischer Ebene

1 DART: Grundlage, Entstehung, Ziele

DART (Developing Active Regions and Sustainable Tourism) ist ein europaweites Projekt zur Entwicklung von Aktivregionen und eines nachhaltigen Tourismus (einschließlich wirtschaftlicher und kultureller Verbindungen der europäischen Partnerregionen). Dabei sollen insbesondere Regionalflughäfen und deren Nutzung durch Billigfluglinien in Wert gesetzt werden. Das übergeordnete Ziel des Projekts besteht darin, neue Strategien und Methoden zu entwickeln, um die Wettbewerbsfähigkeit der Regionen zu verbessern. DART will verstärkt die Vorteile nutzen, die durch Regionalflughäfen für Wirtschaft und Tourismus in einer Region entstehen können.

Grundlage von DART

Das DART-Projekt basiert auf der EU-Gemeinschaftsinitiative INTERREG IIIB zur Förderung der „transnationalen Zusammenarbeit und Entwicklung“ (Förderperiode 2000–2006) bzw. deren Vorläufern, den Pilotaktionen nach Art. 10 (alt) EFRE-Verordnung. INTERREG IIIB fördert insbesondere investitions vorbereitende Maßnahmen, jedoch auch kleinere Investitionen; der reine Erfahrungsaustausch (Best Practice) oder Studien sind INTERREG IIIC vorbehalten.

Aufbauend auf den politischen Optionen des Europäischen Raumentwicklungskonzeptes (EUREK) zielen die Aktivitäten im Rahmen von INTERREG IIIB ganz grundsätzlich auf den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt und eine ausgewogene und nachhaltige Entwicklung in Europa sowie die räumliche Integration der Beitritts- und anderer Nachbarstaaten der Europäischen Union.

Basierend darauf sind folgende allgemeine Förderthemen bedeutsam:

- Ausarbeitung territorialer Entwicklungsstrategien auf transnationaler Ebene, einschließlich der Zusammenarbeit zwischen Städten bzw. Stadtgebieten und ländlichen Gebieten,
- Förderung leistungsfähiger und nachhaltiger Transportsysteme und ein verbesserter Zugang zur Informationsgesellschaft,
- Schutz der Umwelt, der natürlichen Ressourcen, insbesondere der Wasserressourcen sowie des Kulturerbes
- Förderung der Integration von Küsten- und Inselregionen
- Förderung der integrierten Zusammenarbeit zwischen Regionen in äußerster Randlage.

Die Förderung unter INTERREG IIIB erfolgt in verschiedenen transnationalen Kooperationsräumen, für die von den dort beteiligten Partnerstaaten spezifische Verwaltungsstrukturen und Förderschwerpunkte geschaffen wurden. DART gehört zum Kooperationsraum Nordwesteuropa. Die Förderhöhe für die deutschen Antragsteller beträgt dabei 50 % der Gesamtkosten.

Wie ist DART entstanden ?

Grundlage für das DART-Projekt ist der Flughafen Frankfurt-Hahn im Hunsrück/Rheinland-Pfalz. Dieser Flughafen entstand durch die Umwidmung des ehemaligen US-Luftstützpunkts Hahn mit ca. 12 000 Soldaten und Angehörigen sowie rund 800 zivilen Dauerarbeitsplätzen in einen Zivilflughafen ab dem Jahre 1993.

Nach anfänglich nur zögerlichen Entwicklungsfortschritten erlebt der Flughafen mit der Ansiedlung der irischen Fluglinie Ryanair seit 1999 einen regelrechten Boom. Bereits 2002 wurden dort über eine Million Passagiere pro Jahr abgefertigt; für das Jahr 2005 werden 3,5 Mio. Passagiere erwartet. Ursache für den Erfolg ist sicherlich der europaweit boomende Billigflugsektor, wobei Ryanair eine der erfolgreichsten europäischen Fluglinien ist. Geschäftsprinzip von Ryanair ist die Nutzung von Regionalflughäfen, die international mit dem Namen einer bekannten Stadt gelistet sind („Frankfurt-Hahn“).

Regionallughäfen sind im Gesamtkostenbereich erheblich billiger als die großen, zentralen City-flughäfen. Günstige Flughafengebühren sowie eine niedrige Kostenstruktur der Billigfluglinien machen diese Flughäfen interessant. Für die Fluggäste stehen der Ersparnis an Flugkosten zwar höhere Transportkosten von und zu den oftmals abgelegenen Regionallughäfen resp. eigentlichen Zielorten gegenüber, in der Addition sind die Gesamtaufwendungen jedoch immer noch günstig. So landet der Fluggast auf Frankfurt-Hahn, mitten im Hunsrück und hundert Kilometer von Frankfurt entfernt. Ähnlich ist dies in Glasgow-Prestwick, in Stockholm-Skavska oder auch in Barcelona-Girona.

So wie die Flughäfen nach dem Namen der Metropolen benannt sind, zieht es auch die meisten ausländischen Fluggäste in die oft 100 km entfernten Zentren. In Fluggastuntersuchungen wurde festgestellt, dass rund drei Viertel der Fluggäste mehr oder weniger auf das jeweilige Zentrum, also im Falle Frankfurt-Hahn auf Frankfurt fixiert sind. Der Bekanntheitsgrad der ländlichen Flughafen-Randregion ist dagegen meistens gering bis nicht vorhanden.

Diese Erkenntnis führte zu erheblichen Diskussionen darüber, wie man die eigene Region bekannter machen und vermarkten könnte. Dabei entstanden 2002 erste Kontakte nach South Ayrshire in Schottland, die mit dem Flughafen Glasgow-Prestwick ähnliche Erfahrungen gemacht haben. Gleiches gilt für die Regionen East und North Cork in der Nähe der südirischen Großstadt Cork. Alle drei sehr ländlich geprägten Regionen möchten die Potenziale der Flughäfen für ihre Region künftig besser nutzen. Ein gemeinsames Projekt im Rahmen von Interreg IIIB war der Lösungsansatz.

Ziele der deutschen Projektbeteiligung

Das zentrale Ziel von DART, die Potenziale europäischer Regionallughäfen für die Entwicklung eines nachhaltigen Tourismus in der Region zu nutzen, gilt auch für Frankfurt-Hahn. Mit anderen Worten: Der Anteil der Fluggäste, die in der Region Rhein-Mosel-Hunsrück ihren Urlaub machen, soll gesteigert und flankierend sollen neue Potenziale für einen nachhaltigen Tourismus aktiviert werden.

Die Region um den Flughafen Frankfurt-Hahn wird von vier touristisch sehr interessanten Landschaften geprägt: den Hunsrück, das Weltkulturerbe Mittelrhein, das Mosel- und das Nahetal. Jede Landschaft hat dabei ihren besonderen Reiz. Neben Wein, Burgen und Schlössern sind Wandern und Radfahren die Attraktionen für junge Familien, Senioren oder den Kulturreisenden. Leider werden die Potenziale des Flug-

hafens Frankfurt-Hahn für diese sehr interessanten Landschaften bislang nur unzureichend genutzt.

Als entscheidendes Ziel wurde daher die Stärkung des Wiedererkennungswerts dieser Regionen als Urlaubslandschaft fixiert. Dabei soll in zwei Schritten vorgegangen werden: Zunächst ist eine intensive Marktforschung notwendig, um die konkreten Bedürfnisse der Urlauber herauszufinden. In einem zweiten Schritt sollen die konzeptionelle Ausrichtung des Tourismus überprüft und insbesondere neue Marketinginitiativen festgelegt werden. Eine weitere wesentliche Grundlage für künftige Entwicklungen sind Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung des touristischen Angebots und zur Qualifizierung der Leistungsträger.

2 DART-Projekte

DART stützt sich auf mehrere Projekte, die vier Projektachsen (A bis D) zugeordnet sind:

Projektachse A: Marktforschung und Entwicklungsstrategie

Der Regionallughafen Frankfurt-Hahn stellt völlig neue Herausforderungen an die touristische Vermarktung der Region, da der sog. Billigflieger als neue Klientel ganz andere Urlaubsgewohnheiten und -bedürfnisse hat als die bisherigen Touristen in ländlichen Gebieten. So ist bekannt, dass sich die Urlaubsdauer deutlich reduziert, dafür aber häufigere Kurzreisen unternommen werden. Auch der Eventcharakter des Urlaubs mit der Nutzung vielfältiger Angebote auf kulturellem, sportlichem und kulinarischem Gebiet nimmt stark zu. Um passgenaue Angebote zu realisieren, ist es notwendig, die Bedarfe und Wünsche der Urlauber zu hinterfragen. Ein Projekt im Rahmen dieser Projektachse zielt daher auf die Markterforschung.

Dabei haben sich die DART-Partner für ein gemeinsames Marktforschungsprogramm in Form von Fluggastuntersuchungen in den Flughäfen Glasgow-Prestwick, Cork und Frankfurt-Hahn entschieden. Diese wurden 2004 und 2005 durchgeführt. Am Flughafen Frankfurt-Hahn erfolgte dies durch vierteljährliche Fluggastbefragungen mittels eines detaillierten Fragebogens und anschließender Auswertung. Dabei wurden u. a. die Aufenthaltsdauer, die Unterbringungsart (Hotel oder privat), das Urlaubsbudget, das Konsumverhalten, die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und der Bekanntheitsgrad der Region erfragt. Die dabei gewonnenen Ergebnisse sind Grundlage für die Fortschreibung der touristischen Konzeption und dienen der Optimierung regionaler und lokaler Marketingstrategien.

So wurde z.B. deutlich, dass 90 % der ausländischen Besucher den Flughafen mit der Stadt Frankfurt identifizieren und nur 48 % Interesse an oder Kenntnis von der Hunsrück-Region haben bzw. 31 % das Weltkulturerbe Oberes Mittelrheintal kennen. Immerhin ist aber für 56 % der Befragten die Loreley ein Begriff.

Das weitere Projekt der Achse A beschäftigt sich mit den Synergieeffekten von Stadt-Land-Beziehungen. Die Grundidee dieses Projekts ist der Ausbau der planerischen und ökonomischen Zusammenarbeit von Zentrumsregionen mit ihrem Umland. Nach wie vor zieht es die Fluggäste überwiegend in die Zentren, anstatt in der Region zu verweilen. Das Ziel im DART-Projekt ist dabei wiederum die Kooperation im Bereich des Tourismus, indem beispielsweise touristische Angebote der Städte auch die Umlandregionen mit erfassen oder Städte in der Hochsaison freie Bettenkapazitäten in der Region nutzen. Letztlich sind die einzelnen Kooperationsmöglichkeiten aber ergebnisoffen, da erst im Rahmen von Workshops mit Teilnehmern aus den Verdichtungsräumen Frankfurt und Mainz, der Region Koblenz und der Hunsrückregion umsetzbare Vorschläge für eine solche Kooperation entwickelt werden sollen.

Projektachse B: Marketinginitiativen

Die Projektachse B beinhaltet mit den Marketinginitiativen die Schlüsselprojekte von DART. Ein rein schottisches Projekt ist das sog. „Regional Showcase“. Danach plant die Region South Ayrshire, mit interaktiven Displays auf wichtigen europäischen Flughäfen für den Tourismus in ihrer Region zu werben.

Die deutschen Projektpartner unter Leitung der Rheinland-Pfalz-Touristik sind federführend in dem Projekt „Roadshows“. Touristiker aus den DART-Partnerländern werben in europäischen Metropolen (z. B. London, Stockholm, Mailand) an einem eigens hergestellten Präsentationsstand für ihre Region, und zwar an zentralen Punkten wie z. B. in Bahnhöfen, Einkaufspassagen oder Innenstädten. Diese Incoming-Direkt-Werbung wird abgerundet durch Pressekonferenzen und Empfänge für Multiplikatoren, auf denen zudem noch regionaltypische Produkte angeboten werden. Unter irischer Federführung werden „regionaltypische Urlaubspakete“ speziell für die Nutzer der Ryanair-Linien geschnürt. Dabei soll ein Gesamtpaket übers Internet gebucht werden können.

Weitere Projekte sind zwei internationale Gastronomiefestivals. Erstmals fand 2004 das Midleton-Food-Festival in Irland statt. Dieses gastronomische Straßenfestival wurde mit großem Erfolg als neues touristisches Highlight der irischen Region östlich vom Cork gefeiert

und 2005 ebenso erfolgreich wiederholt. Auf dem Flughafen Frankfurt-Hahn fand im Juni 2005 das internationale Gastronomiefestival „à la région!®“ statt, wo neben der einheimischen Top-Gastronomie auch Köche aus Schottland, Irland, Österreich, Italien und Finnland ihre Gerichte anboten. Das internationale Angebot soll der bisher auf nationaler Ebene stattfindenden Veranstaltung neue, internationale Besucherpotenziale eröffnen.

Das letzte Projekt dieser Achse beschäftigt sich mit den Chancen für eine gemeinsame touristische Absatzplattform im Internet. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie soll pilothaft die Möglichkeit für eine gemeinsame Online-Plattform zur Vermarktung der Tourismusregionen aller drei Partnerregionen geprüft werden. Diese Plattform könnte in der Folge auf weitere Billigflug-Destinationen ausgeweitet werden. Die Regionen könnten sich somit zugeschnitten auf die Bedürfnisse der Billigflugkunden einheitlich im Internet präsentieren und vermarkten.

Projektachse C: Gemeinsame Qualifizierungs- und Qualitätsmaßnahmen

Ziel der Projekte auf dieser dritten Achse ist es, touristische Standards zu verbessern. Ein Schwerpunkt ist die Sprachqualifikation des Personals touristischer Betriebe. Aufgrund der größeren Anzahl ausländischer Besucher gibt es zunehmend Verständigungsprobleme, was einer erfolgreichen touristischen Vermarktung zuwiderläuft. Daher werden Sprachqualifikationen in Form von englischen Sprachkursen (deutsche Projektpartner) und eine Schulung des Touristikpersonals mit sprachlichen und kulturellen Grundkenntnissen (schottische und irische Projektpartner) durchgeführt.

Das zentrale Projekt dieser Projektachse ist jedoch ein sog. Aktivregion-Qualitätssystem für den Ausbau von Fahrradwegen (Irland), die Ausweisung von Mountainbike-Strecken (Deutschland) sowie die Anlegung von Wanderstrecken (Schottland). Die jeweiligen Regionen verfügen bislang über wenige oder keine solcher Angebote. So werden im Hunsrück mehrere Mountainbikerouten ausgewiesen, die alle einen vorgegebenen Qualitätsstandard bezüglich Ausschilderung, Schwierigkeitsgrad, Streckenbeschaffenheit, Erlebnisfaktor, Nähe von Rast- und Übernachtungsmöglichkeiten etc. haben. Ähnlich gehen auch die Partner in Schottland und Irland vor. Der Gast soll in allen drei Regionen vergleichbare Standards vorfinden, die auf transnationaler Ebene zwischen den Partnern abgestimmt werden. Dieses Qualitätssiegel „Aktivregion“ soll nach Erprobung in den Pilotprojekten auf weitere Angebote ausdehnbar sein; idealerweise führt es langfristig zur Etablierung der Marke „Aktivregion“.

Projektachse D: Kommunikations- und Netzwerkstrategie

Projektachse D regelt die Kommunikations- und Netzwerkstrategie. Zentrale Kommunikationsplattform ist eine gemeinsame Website der DART-Partner (www.interreg-dart.org). Weiterhin wurde ein Beobachter- und Expertennetzwerk (Observer) installiert, mit Partnern aus der schwedischen Region Sörmland (Flughafen Stockholm/Skavaska) und dem ungarischen Komitat Zala (Flughafen Balaton/Sármellék). Besonders mit den schwedischen Partnern ist der Informationsaustausch sehr intensiv.

Auf dieser Basis ist als weitere Kooperation das „Edge Counties Network“ entstanden. Informationen hierzu finden sich auf der Website des Netzwerks (www.edgecounties.org).

Als drittes Projekt ist der Aufbau von Netzwerken zwischen kleineren und mittleren Unternehmen (KMU-Netzwerk) auf nationaler und internationaler Ebene geplant. Ziel ist die Schaffung einer Plattform für den Informationsaustausch und zum Aufbau geschäftlicher Kontakte. Ein erstes Netzwerk für die Zusammenarbeit landwirtschaftlicher Direktvermarkter wurde bereits installiert; in Planung ist zudem ein Netzwerk holzverarbeitender Betriebe.

3 Projektorganisation und Ablauf

Die Organisation eines EU-Projekts erfordert einen hohen Input, vor allem wegen der Internationalität der Projektpartner, was ungewohnte Anforderungen an regionale Akteure stellt. In der Regel fehlt diesen die Erfahrung mit internationalen Projekten, so dass sie sich jeden Schritt mühsam selbst erarbeiten müssen. Projektführer auf deutscher Seite sind die beiden Landkreise Rhein-Hunsrück und Bernkastel-Wittlich. Da zudem weitere neun deutsche Projektträger mit eigenen Projekten teilnehmen, ist eine sehr gut abgestimmte Koordination erforderlich. Vom Projektträger wird mit der Antragstellung nicht nur die frühzeitige Konkretisierung der Projekte, sondern auch deren verbindliche Umsetzung verlangt; dies muss er mit dem sog. Letter of Intent (Projektzusage) schriftlich erklären.

Zwei Voraussetzungen haben bei DART die Organisation und Koordination der Antragsausarbeitung beschleunigt: Zum einen konnten die deutschen Projektpartner den Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung der TU Kaiserslautern zur Mitarbeit sowohl bei der Antragstellung wie auch bei der Projektablauforganisation gewinnen; dessen Erfahrungen mit ähnlichen Projekten waren besonders bei der Antragsformulierung eine große Hilfe. Zum anderen half der

schottische Partner South Ayrshire Council bei Sprachproblemen weiter, da die INTERREG-Sprache Englisch ist. Zudem übernahmen die Schotten die Leadpartnerschaft des Gesamtprojekts DART.

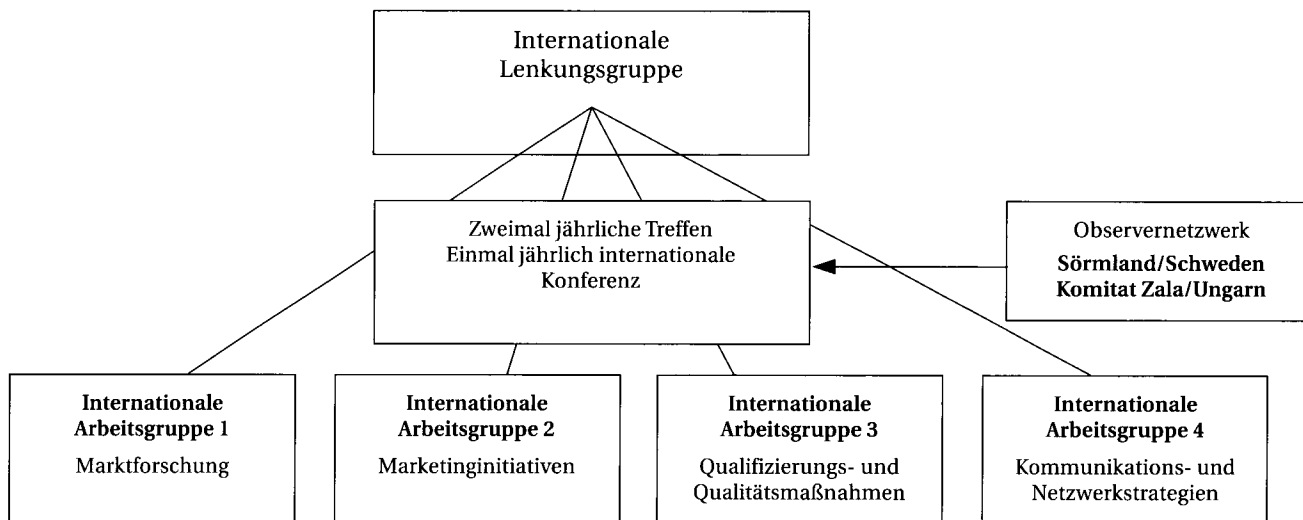
Der Leadpartner führt die internationale Lenkungsgruppe. Diese ist mit je zwei Vertretern aus jeder Partnerregion sowie dem Finanz- und dem Projektmanager besetzt, die beide auch vom Leadpartner gestellt werden. Der Leadpartner und die internationale Lenkungsgruppe sind gemeinsam für die DART-Koordination verantwortlich.

Entsprechend den vier Projektachsen sind vier international besetzte Arbeitsgruppen gebildet worden, ebenfalls besetzt mit zwei Vertretern aus jeder Region. Auch diese Arbeitsgruppen werden vom Leadpartner geführt. Sie sind für den Projektverlauf der einzelnen Projekte verantwortlich und treffen sich zweimal jährlich mit der Lenkungsgruppe. Einmal im Jahr wird zudem auf internationaler Ebene eine Konferenz zu speziellen Projektthemen veranstaltet, die durch das Observer-Netzwerk unterstützt wird. So ist im Projektzeitraum 2004–2006 jeder nationale Partner für zwei internationale Treffen und eine Konferenz verantwortlich. Zusätzlich ist ein Finanz- und Projektcontrolling auf nationaler Ebene eingerichtet, das wiederum durch den Leadpartner überprüft wird; Finanz- und Projektcontrolling sind zwingende Vorgaben der EU. Auf nationaler Ebene wird das Projekt durch eine nationale Lenkungsgruppe geführt. Auf deutscher Seite sind darin vier der elf nationalen Projektpartner vertreten, unter Federführung der beiden Landkreise Rhein-Hunsrück und Bernkastel-Wittlich sowie der TU Kaiserslautern.

4 Erfahrungen

Um es vorweg zu sagen: Internationale EU-Projekte bringen einen erheblichen Erfahrungsvorsprung, der bei jedem Projektpartner neue Möglichkeiten und Chancen eröffnet. Dafür müssen aber die Instrumentarien der Projektsteuerung genutzt und muss auch der transnationale Charakter der Zielförderung ohne Abstriche umgesetzt werden. Natürlich ist es für einen deutschen Projektpartner auf Kreisebene schwierig, in englischer Sprache alle Projektvorgaben abzuwickeln. Auch sind die Arbeits- und Steuerungsgruppensitzungen sehr arbeitsintensiv und zeitaufwändig. Dennoch sind sie unverzichtbar, will man den transnationalen Effekt der Projekte erreichen – und darauf war DART von Anfang an ausgelegt. Jede der Partnerregionen ist im höchstem Maße an der Übertragung der Projektergebnisse und -erfahrungen auf die eigene nationale Ebene interessiert. So spielt der Best-Practice-Gedanke eine entscheidende Rolle, und gerade die Touris-

Organisationsschema



musprojekte eignen sich sehr zur transnationalen Übertragung.

Sehr erfolgreich waren bisher die Roadshows der Projektachse B. Die Resonanz auf die gezielte Tourismuswerbung in den Ballungsgebieten der europäischen Zielregionen war so gut, dass die Touristikpartner bereits über eine Weiterführung nach Ende des DART-Projekts nachdenken. Genau dies will INTERREG erreichen. Ähnlich positiv sind die Gastronomiefestivals verlaufen; auch hier will man auf irischer wie deutscher Seite die Projekte weiterführen.

Schwieriger gestaltet es sich mit den Projekten der Achse C im Bereich der Qualitäts- und Qualifizierungsmaßnahmen. So stockt bei den irischen Partnern die Ausweisung der Fahrradroutes, weil geeignete Wegetrassen fehlen. Hier spielen strukturelle Probleme eine Rolle. Auf deutscher Seite war die Resonanz der Gastronomie für eine Sprachqualifizierung des Personals sehr gering, weil die eher kleinen Gastronomiebetriebe die damit verbundenen Kosten nicht in ihre Saisonkräfte investieren wollen. Insgesamt scheint der Kostendruck des Gastronomiegewerbes zu groß zu sein, was bei der Projektkonzeption so nicht abzusehen war. Interessant ist auch, dass es auf irischer Seite gelungen ist, mit Hotelbetrieben aus der Stadt Cork Kooperationen für Auslastungsspitzen zu vereinbaren, während auf deutscher Seite bisher noch kaum Ansätze für eine vergleichbare Stadt-Land-Kooperation bestehen.

Auch die Erfahrungen im Rahmen des KMU-Netzwerks (Projektachse D) sind sehr unterschiedlich. So verfügt die irische Partnerregion über sehr leistungsfähige, aber kleinräumig agierende landwirtschaftliche Direktvermarkter. Dort ist sogar (noch vor DART) die Einrichtung einer eigenen regionalen Produktmarke für land-

wirtschaftliche Produkte gelungen. Eine Übertragung dieser Erfahrungen auf die deutsche regionale Landwirtschaft war jedoch nicht möglich, da diese strukturell viel großräumiger und auf Massenproduktion hin orientiert ist. Auch diese weniger positiven Ergebnisse sind zu akzeptieren, wenn es auch manchmal schwer fällt.

Noch steckt DART mitten in der Projektumsetzung. Es lässt sich aber bereits jetzt resümieren, dass jeder Partner an internationaler Erfahrung und damit an Konkurrenzfähigkeit gewonnen hat. Der Erfahrungsvorsprung der Projektpartner im europäischen Wettbewerb ist dabei so wertvoll und erfolversprechend, dass weitere transnationale Projekte folgen werden.

Harald Rosenbaum
 Rhein-Hunsrück-Kreis
 Kreisverwaltung
 Ludwigstraße 3-5
 55469 Simmern
 E-Mail: hrosenbaum@rheinhunsrueck.de