



© J. Gies

KLIMAFREUNDLICHER UND RESSOURCENSCHONENDER VERKEHR

Fördermöglichkeiten durch die Interreg B-Programme

Mit Interreg B fördert die EU die Zusammenarbeit in länderübergreifenden Kooperationsräumen. Deutschland ist mit verschiedenen Bundesländern und Regionen an insgesamt sechs Interreg B-Programmen beteiligt: Alpenraum, Donauraum, Mitteleuropa, Nordseeraum, Nordwesteuropa und Ostseeraum. Im Mittelpunkt der jeweiligen Kooperationsprogramme stehen die Themen Innovation, Reduzierung von CO₂-Emissionen, Umwelt, Verkehr, Klimawandel und Governance. Dabei werden auch innovative Ideen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen und Verbesserung der Energieeffizienz im Verkehr gefördert, aber auch die verkehrliche Anbindung und Erreichbarkeit stehen im Fokus. Als potenzielle Projektpartner angesprochen sind Kommunen und andere öffentliche Stellen (z. B. Stadtwerke, Aufgabenträgerorganisationen) genauso wie Akteure aus Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft.

Im Zeitraum 2014 bis 2020 stehen für Projekte in den sechs Kooperationsräumen insgesamt etwa 1,4 Mrd. Euro aus den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung bereit. Interreg-Projekte verfügen im Vergleich der verschiedenen EU-Förderprogramme über geringere Finanzmittel, können jedoch Innovationen anstoßen und kreative Pilotansätze befördern. Zudem ermöglichen sie es, die strategische Ebene und die konkrete Umsetzung vor Ort zusammenzuführen und ein gemeinsames transnationales Bewusstsein zu entwickeln.

An Projekten müssen sich Partner aus mindestens drei Staaten beteiligen (darunter in der Regel mindestens zwei EU-Staaten). Üblich sind jedoch deutlich größere Konsortien, da es je nach Projektthema und Problemstellung sinnvoll ist,

Partner aus mehreren Ländern in ein transnationales Projekt einzubeziehen. Die Gesamtkosten typischer Interreg-Projekte variieren üblicherweise zwischen einer und fünf Mio. Euro. Je nach Programmraum müssen zwischen 15 und 50 Prozent der Projektausgaben von den Projektbeteiligten kofinanziert werden. Die Projektlaufzeit beträgt meist drei Jahre.

Bereits in der vergangenen Programmperiode von Interreg (2007 bis 2013) haben transnationale Projekte interessante Lösungen im Themenbereich Verkehr erarbeitet: etwa für einen attraktiven Regionalverkehr auf der Schiene und der Nutzung von Impulsen aus den transeuropäischen Verkehrsnetzen für die Regionalentwicklung.



© J. Gies

Beispiel O-Bus Salzburg: der Stadt- und Regionalverkehr soll energie- und ressourceneffizienter werden.



© J. Gies

© iStockphoto.com

Im Projekt *INTER-Regio-Rail* wurden Grundlagen für einen besseren Regionalverkehr auf der Schiene zwischen Deutschland und Polen erarbeitet

Dank der in *AlpInfoNet* entwickelten Handy-Apps sind Touristen im Alpenraum nun einfacher mit dem ÖPNV unterwegs

Nachhaltiger Stadt- und Regionalverkehr – ein Thema für Europa

In ihrem Weißbuch zur Verkehrspolitik¹⁾ thematisiert die Europäische Kommission ausdrücklich auch den Stadt- und Pendlerverkehr. Es wird die Vision eines umweltfreundlichen Stadt- und Regionalverkehrs skizziert, wobei insbesondere die Städte mit ihrem dichten Verkehrsaufkommen als ein vielversprechendes Handlungsfeld gesehen werden, um Mobilität gegenüber heute energie- und ressourceneffizienter sowie umwelt- und klimaverträglicher zu gestalten. Konkrete Ziele für den Stadtverkehr sind beispielsweise die Halbierung von und der Verzicht auf mit konventionellem Kraftstoff betriebenen Fahrzeugen bis 2030 bzw. bis 2050.

Die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen des öffentlichen Verkehrs – Nah- und Regionalverkehr der Eisenbahn, U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse – sehen sich in Europa ähnlichen Aufgaben gegenüber: Zu nennen sind u. a. Fragen der Finanzierung, der Schaffung attraktiver Angebote im intermodalen Wettbewerb, des Umgangs mit Chancen und Risiken aus der schnellen Entwicklung der Informations- und Kommunikationstechnologie oder auch die Bewältigung der besonderen Probleme bei der Schaffung grenzüberschreitender Angebote und Kooperationen. Weitere Themen mit Potenzial für eine transnationale Bearbeitung sind beispielsweise neue Sharing-Angebote (Fahrrad, Auto) und Multi- sowie Intermodalität und hier u. a. die Bereitstellung von Informationen sowie die Entwicklung von Bahnhöfen zu Mobilitätsdrehscheiben. In einer Reihe von Projekten der vergangenen Förderperiode wurden zu diesen Fragen und Themen Handlungsansätze entwickelt und Pilotanwendungen realisiert.

Attraktive Angebote im Regionalverkehr – Erfahrungen aus dem Projekt INTER-Regio-Rail

Im Projekt *INTER-Regio-Rail (Removing barriers to regional rail transport)* haben neun Partner aus Deutschland, Italien, Polen und Tschechien mit der Zielsetzung zusammengearbeitet, den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Mitteleuropa zu verbessern. Die Studien und Pilotprojekte des Projekts zeigen exemplarisch, wie der SPNV durch eine bessere Organisation, mit einer besseren Infrastruktur und maßgeschneiderten Angeboten dauerhaft neue Nutzer gewinnen kann. So wurde beispielsweise in Stuttgart ein Mobilitätsservice für ältere Menschen entwickelt. Ein Schwerpunktthema waren grenzüberschreitende SPNV-Angebote zwischen Deutschland und Polen, die gegenüber nationalen Angeboten qualitativ und quantitativ deutlich zurückfallen – obwohl die grenzüberschreitenden Verflechtungen sowohl im Pendler- als auch im Freizeitverkehr zunehmen. Im Rahmen des Projekts wurden Grundlagenstudien erstellt mit deren Hilfe die Projektpartner nun erste Ansätze zur Verbesserung des Angebots realisiert haben.

► **Weitere Informationen:** www.interregionrail.eu

Damit man am Bahnhof nicht im Regen steht – Informationen von Tür-zu-Tür durch AlpInfoNet

Im Alpenraum reisen gegenwärtig weniger als zehn Prozent der Touristen mit öffentlichen Verkehrsmitteln an. Erschwert wird der Umstieg vom Pkw auf umweltverträglichere Verkehrsmittel auch durch fehlende grenzüberschreitende Informationen. Ein attraktives Tür-zu-Tür-Auskunftssystem ist dabei nicht nur wichtig für die An- und Abreise, sondern auch für die Mobilität am Zielort. Dreizehn Partner aus den fünf Alpenländern Deutschland, Österreich, Frankreich, Italien und Slowenien arbeiteten im *AlpInfoNet-Projekt (Sustainable Mobility Information Network for the Alpine Space)* mit der Zielsetzung zusammen, Reisenden – über Regions- und Ländergrenzen hinweg – umfassende und passgenaue Informationen zu umweltverträglichen und barrierefreien Mobilitätsangeboten, aber auch zu touristischen Sehenswürdigkeiten verfügbar zu machen. Verknüpft wurden dabei die vorhandenen internetbasierten Verkehrs- und Tourismusinformationssysteme. Zu den im Projekt entwickelten „Tools“ zählt beispielsweise ein „Anreise-Widget“, durch das Mobilitätsinformationen in bestehende Webseiten integriert werden können.

► **Weitere Informationen:** www.alpinfonet.eu

¹⁾ Europäische Kommission (2011): Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem, Brüssel, KOM(2011) 144 endg.



© J. Gies

Nachhaltiger Güterverkehr – die europäische Perspektive

Zentrale Zielsetzungen des bereits angesprochenen europäischen Verkehrsweißbuchs sind, dass der Treibhausgasausstoß des europäischen Verkehrssektors bis 2050 um mindestens 60 Prozent gegenüber 1990 gesenkt sowie der Straßengüterverkehr auf langen Distanzen auf umweltverträgliche Verkehrsträger verlagert wird. Wesentliche Voraussetzung hierzu ist der Ausbau der transeuropäischen Verkehrsnetze: Bis 2030 soll das Kernnetz als erster Baustein uneingeschränkt funktionsfähig sein und bis 2050 weiter ergänzt werden. Dieses Gesamtnetz wird die EU vollständig abdecken und die Erreichbarkeit aller Regionen gewährleisten. Beide Ebenen umfassen alle Verkehrsträger: Straßen-, Schienen-, Luft-, Binnenschiffs- und Seeverkehr sowie intermodale Plattformen. Intermodale Logistik-Konzepte spielen nicht nur auf langen Distanzen eine wichtige Rolle, die Energieeffizienz zu verbessern sowie die Belastungen für Mensch und Umwelt zu reduzieren, sondern können auch im städtischen und regionalen Bereich einen Beitrag hierzu leisten. Entsprechend dem europäischen Verkehrsweißbuch soll bis 2030 in den größten städtischen Zentren eine im Wesentlichen CO₂-freie Stadtlogistik erreicht werden.

Förderschwerpunkte in den aktuellen Kooperationsprogrammen

Interreg ist auf die Ziele der Strategie „Europa 2020“ ausgerichtet, die auf zehn Jahre hin angelegte Wachstumsstrategie der EU. In der Förderperiode 2014 bis 2020 mussten sich die transnationalen Programme stärker als bisher thematisch fokussieren und aus vorgegebenen Förderprioritäten eine begrenzte Anzahl an Themen auswählen. In allen sechs Interreg V B-Programmräumen – Alpenraum, Donauraum, Mitteleuropa, Nordseeraum, Nordwesteuropa und Ostseeraum – ist das Thema „Verkehr“ in unterschiedlichen Ausprägungen und mit unterschiedlichen Akzenten vertreten: In Mitteleuropa, dem Nordseeraum und Ostseeraum ist „Verkehr“ eine eigene Prioritätenachse. Im Alpenraum und im Donauraum sowie in Nordwesteuropa ist „Verkehr“ als strategisches Ziel benannt, und zwar unter den Prioritätenachsen der CO₂-Reduktion (Alpenraum, Nordwesteuropa) bzw. der Vernetzung und Energieeffizienz (Donauraum). In den Programmräumen mit Verkehr als eigener Prioritätenachse stehen die Aspekte Umweltverträglichkeit, Anbindung oder Erreichbarkeit sowie Multimodalität, Intermodalität und Interoperabilität im Fokus. Das Thema Verkehr in den sechs Programmräumen im Einzelnen:

Den Korridor Rotterdam-Genua für die regionale Entwicklung nutzen – Impulse aus CODE24 für die Region

Die Nord-Süd-Transversale zwischen Rotterdam und Genua wurde als „Korridor 24“ – jetzt „Rhein-Alpen-Korridor“ – geführt und ist eine der wichtigsten europäischen Transportrouten. Per Bahn werden jährlich 700 Millionen Tonnen Waren auf dieser Achse transportiert – 50 Prozent des gesamten europäischen Nord-Süd-Warenverkehrs auf der Schiene. Mit Eröffnung des Gotthard-Basistunnels wird mit einem weiteren Entwicklungsschub gerechnet. Es bestehen jedoch „Flaschenhälse“, die die Aufnahme eines weiter gesteigerten Verkehrsaufkommens erschweren. Fünfzehn Partner aus den Niederlanden, Deutschland, der Schweiz und Italien haben sich zusammengeschlossen, um den „Korridor 24“ gemeinsam zu optimieren und die Wirtschafts-, Verkehrs-, Umwelt- und Raumentwicklung entlang dieser transeuropäischen Verkehrsachse in einer Gesamtstrategie zu vereinen. So befassen sich die Teilprojekte beispielsweise mit der Bereitstellung von Informationen für eine effiziente Planung, mit der Umsetzung des Lärmschutzes, mit Logistikkonzepten und mit Kommunikation sowie Vernetzung.

► Weitere Informationen: www.code-24.eu



© J. Gies

Der Rhein-Alpen-Korridor zählt zu den wichtigsten europäischen Verkehrsachsen. Das Projekt CODE24 hat Perspektiven für die Entwicklung des Mannheimer Hafens erarbeitet.

Mitteuropa: Unter der Priorität Verkehr werden die bessere Anbindung des Nah- und Regionalverkehrs sowie ein multimodaler und umweltfreundlicher Güterverkehr genannt. Unter der Priorität Reduzierung des CO₂-Ausstoßes wird als ein Schwerpunktthema CO₂-armer Verkehr subsumiert. Projekte können sich beispielsweise mit Strategien für eine bessere Integration unterschiedlicher Verkehrsmittel befassen und Pilotprojekte entwickeln.

Nordseeraum: Die Priorität umweltverträglicher Verkehr umfasst als Schwerpunktthemen die Verlagerung des Güter-Fernverkehrs sowie ein umweltverträglicher regionaler Güter- und Personenverkehr. Zielsetzungen von Projekten können beispielsweise die Verlagerung von Lkw-Transporten auf langen Strecken auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel sein, oder die Verbesserung der Umweltverträglichkeit des Schiffsverkehrs.

Ostseeraum: Besonders vielfältig ist die Priorität Verkehr im Ostseeraum ausdifferenziert. Schwerpunktthemen hier sind die Interoperabilität im Güter- und Personenverkehr, die Erreichbarkeit peripherer und vom demographischen Wandel betroffener Regionen, die maritime Sicherheit, der umweltfreundliche Seeverkehr sowie der umweltfreundliche Stadtverkehr.

Alpenraum: Unter der Priorität CO₂-armer Alpenraum wird als Schwerpunktthema der CO₂-arme Personenverkehr und Gütertransport aufgeführt. In Projekten können beispielsweise integrierte Politikstrategien hierzu entwickelt werden.

Donauraum: Umweltfreundlicher, sicherer Verkehr und ausgewogene Anbindung städtischer und ländlicher Räume ist ein Schwerpunktthema in der Priorität vernetzter und energieeffizienter Donauraum. Transnationale Projekte können sich beispielsweise mit Impulsen aus dem Rhein-Donau-Korridor für die regionale Entwicklung befassen.

Nordwesteuropa: In der Priorität Reduzierung des CO₂-Ausstoßes ist der CO₂-arme Verkehr als ein Schwerpunktthema benannt. Vor dem Hintergrund, dass Transport der größte Energieverbraucher in Nordwesteuropa ist, können Projekte gefördert werden, die auf eine Verringerung von CO₂-Emissionen zielen beispielsweise durch den Einsatz neuer Technologien.

Vorteile der transnationalen Zusammenarbeit

Hier eine Auswahl an guten Gründen für eine Beteiligung an transnationalen Projekten:

- Als Projektpartner erhalten Sie eine nicht unerhebliche finanzielle Unterstützung von der EU, durch Bündelung von Kapazitäten im Projektverbund können Sie weitere Kosten sparen.
- Durch die Zusammenarbeit profitieren Sie von Wissen und Expertise der Partner und erhalten eine andere Sicht auf eigene Herausforderungen. Projekte eröffnen die Chance, innovative Ideen einfach einmal auszuprobieren.
- Die Teilnahme an einem EU-Projekt bedeutet mehr Aufmerksamkeit für Ihr Projektthema und Ihre Institution auf regionaler, nationaler und auf europäischer Ebene – sowohl von Medien als auch von politischen Entscheidungsträgern. Das kann Entwicklungen beschleunigen und führt im besten Fall zu einem Imagegewinn.
- Nicht zu unterschätzen ist der soziale Mehrwert: Durch die Projektteilnahme wird „Europa gelebt“. Sie gewinnen Einblicke in – und damit auch Verständnis für – andere Länder, Strukturen und Verfahren. Die Vernetzung mit Kolleginnen und Kollegen, Institutionen und Unternehmen bleibt oft über die Laufzeit hinaus bestehen und kann auch nach Abschluss des Projektes zu besseren Arbeitsergebnissen führen.

► Weitere Informationen

Die Interreg-Internetseite des BBSR hält ein breites Informationsangebot bereit. Neben allgemeinen Informationen zum Interreg-Programm bietet sie gute Beispiele, eine Projektdatenbank, Veröffentlichungen sowie Tipps zur Umsetzung und benennt die Ansprechpartner in Ihrem Interreg-Kooperationsraum: www.interreg.de



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

im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung



Im Rahmen der „Europäischen territorialen Zusammenarbeit“ der europäischen Strukturpolitik – besser bekannt unter dem Programmtitel INTERREG B – fördert die Europäische Union die transnationale Zusammenarbeit in staatenübergreifenden Kooperationsräumen mit dem Ziel einer integrierten räumlichen Entwicklung.

Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) informiert die Fachöffentlichkeit und unterstützt den Ergebnistransfer, organisiert den bundesweiten Austausch, vertritt den Bund in den Lenkungsausschüssen und unterstützt im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur Projekte von besonderem Bundesinteresse im Rahmen des „Bundesprogramms Transnationale Zusammenarbeit“.

IMPRESSUM

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, Deichmanns Aue 31-37, 53179 Bonn

Redaktion: Brigitte Ahlke (ViSdP), Jens Kurnol

Bearbeitung: Jürgen Gies, Deutsches Institut für Urbanistik (Difu), Berlin

interreg@bbr.bund.de

Stand: November 2016

www.bbsr.bund.de