

LIEBE LESERINNEN UND LESER,

Europa steht vor großen umweltpolitischen Herausforderungen, die es dringend zu lösen gilt. Die neue Präsidentin der Europäischen Kommission, Ursula von der Leyen, hat daher im Dezember 2019 ein ehrgeiziges Maßnahmenpaket für einen nachhaltigen ökologischen Wandel vorgestellt. Der sogenannte „Green New Deal“ umfasst vor allem ein Ziel: Europa soll bis 2050 als erster Kontinent klimaneutral werden. Das heißt klimaschädliche Treibhausgase sollen komplett vermieden bzw. an anderer Stelle wieder eingespart werden (Netto-Null-Emissionen).

In dieser Ausgabe möchten wir Ihnen zwei Projekte vorstellen, die zur Erreichung der Klimaschutzziele beitragen: Im Bereich der Verkehrswende ist dies TRANS-BORDERS (Seite 2 und 3) und im Bereich der Energiewende RegEnergy (Seite 4). TRANS-BORDERS sorgt für eine verbesserte Anbindung von Randgebieten Mitteleuropas an das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V), indem der öffentliche Personennahverkehr mit anderen Mobilitätsangeboten verknüpft wird. RegEnergy hat zum Ziel, Stadt-Land-Partnerschaften aufzubauen, um den Anteil Erneuerbarer Energien in Nordwesteuropa zu erhöhen.

Für ein Interview konnten wir diesmal Dr. Daniel Meltzian gewinnen. Er berichtet von seinen neuen Aufgaben als Referatsleiter für Europäische Raumentwicklungspolitik und territorialen Zusammenhalt im Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (Seite 5).

Auf den Seiten 6 und 7 fassen wir für Sie zusammen, welche Schlussfolgerungen ein Fachgespräch Ende letzten Jahres im Hinblick auf die stärkere Einbeziehung kommunaler Akteure in der nächsten Förderperiode ergeben hat.

Den neuen Europa-Atlas des BBSR, welcher ausgewählte Aspekte der räumlichen Strukturen und Entwicklungen in Europa visualisiert, präsentieren wir Ihnen auf Seite 8.

Viel Spaß beim Lesen!
Ihr Interreg-Team im BBSR
Brigitte Ahlke, Jens Kurnol und Sina Redlich



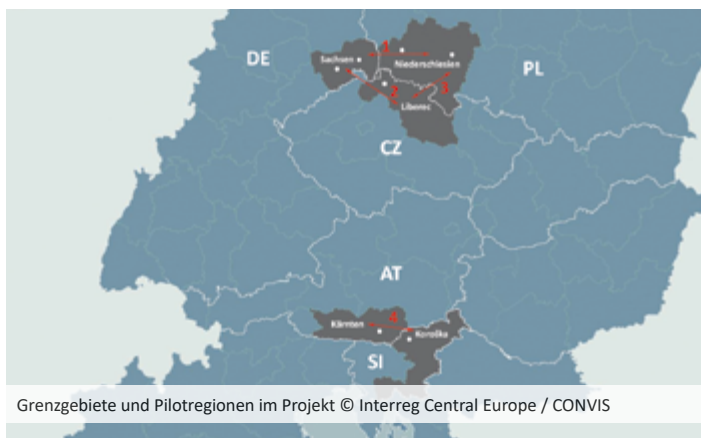
© Calado – stock.adobe.com

Interreg B Reportage: TRANS-BORDERS	Seite 2–3
Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit: RegEnerg	Seite 4
Im Gespräch: Dr. Daniel Meltzian	Seite 5
Zukunft Interreg: BBSR-Fachgespräch „Kommunale Akteure in Interreg B“	Seite 6–7
Aktuelles: Europa-Atlas des BBSR	Seite 8



TRANS-BORDERS: Neue Bus- und Bahnverbindungen für Grenzregionen Mitteleuropas

Stellen Sie sich vor, Sie planen einen Kurzurlaub mit der Familie im Dreiländereck Deutschland–Polen–Tschechien, ohne dabei auf ein Auto angewiesen zu sein. Vermutlich werden Sie feststellen, dass die derzeit existierenden Verkehrslösungen kompliziert sind und es kaum Kleinverbindungen gibt. Auf der tschechischen Seite enden die Züge beispielsweise in der letzten Stadt vor der polnischen Grenze. Für die Fahrt von der polnischen Grenzstadt Bogatynia nach Zittau (Sachsen) ist nur eine Busverbindung zwischen Bogatynia und dem letzten Ort vor der deutschen Grenze (Porajów) in Betrieb. Dann ist ein Fußweg von 300 Metern über die Grenze notwendig, um den Stadtbus nach Zittau zu erreichen. Die Situation zeigt typische Defizite des grenzüberschreitenden Verkehrs. Ziel des Projekts TRANS-BORDERS ist es, diese Hindernisse im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu beheben und die Erreichbarkeit von Grenzgebieten durch den Ausbau von regionalen Bus- und Bahnverbindungen zu verbessern.



Grenzgebiete und Pilotregionen im Projekt © Interreg Central Europe / CONVIS

Um periphere Grenzregionen besser an das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) anzubinden, haben sich im Projekt TRANS-BORDERS neun Partner aus fünf mitteleuropäischen Regionen zusammengefunden. Jede dieser Regionen ist im Bereich Verkehr mit individuellen Herausforderungen konfrontiert, hat bereits andere Themen aufgegriffen, Lösungen entwickelt und Erfahrungen gesammelt. Der Austausch im Rahmen von TRANS-BORDERS bietet den Projektpartnern die Möglichkeit, voneinander zu lernen. Funktionierende und etablierte Verkehrsangebote sollen untersucht und an die lokalen Anforderungen angepasst werden. Hierzu betrachtet TRANS-BORDERS den grenzüberschreitenden ÖPNV zwischen vier Grenzregionen: 1) Sachsen (Deutschland) und Niederschlesien (Polen), 2) Sachsen und Region Liberec (Tschechien), 3) Niederschlesien und Region Liberec sowie 4) Kärnten (Österreich) und Koroška (Slowenien).

Analyse des grenzübergreifenden ÖPNV in den Pilotregionen

Primäres Ziel der Partner war es zunächst, sich einen Überblick über bestehende Konzepte und Ergebnisse in den einzelnen Regionen zu verschaffen. Hierzu wurden allgemeine Aspekte (wie z.B. Demografie, Tourismus, Arbeitsmarkt und Verkehr), bereits existierende grenzüberschreitende ÖPNV-Verbindungen, Infrastrukturbedingungen, die Verbindungen zu den nächstgelegenen TEN-V-Knotenpunkten sowie rechtliche Rahmenbedingungen beleuchtet. Diese umfassenden Problem- und Bedarfsanalysen waren zum einen notwendig, um die Umsetzung der im Projektantrag vorgesehenen Pilotaktivitäten zu überprüfen und zum anderen,

um später auf Basis des Status quo die erzielten Fortschritte durch die einzelnen Pilotaktivitäten in den Grenzregionen messen zu können. Bereits in dieser Phase war es wichtig, Entscheidungsträger und ausführende Verkehrsverbände mit einzubeziehen, um die notwendige Basis für die anschließende Realisierung der Pilotprojekte zu schaffen und die Akzeptanz der Ergebnisse zu sichern.

High-Quality-Bahnverbindung zwischen Dresden und Wrocław

Die Grenzregionen Sachsen und Niederschlesien befinden sich zwischen zwei TEN-V-Verkehrskorridoren. Beide werden durch die Bahnstrecke von Dresden über Bautzen nach Wrocław miteinander verbunden. Eigentlich gute Voraussetzungen für eine funktionierende Anbindung der Region im Dreiländereck und der mehr als 1,5 Millionen Menschen, die im Einzugsgebiet leben. Allerdings blickt die Bahnlinie Dresden–Wrocław auf eine sehr bewegte Vergangenheit zurück: Bis heute sind die Folgen des Eisernen Vorhangs spürbar. So fahren die Züge auf deutscher Seite beispielsweise mit Dieseltriebwagen, während die polnischen Triebwagen elektrisch betrieben werden. Würde die Strecke Dresden–Görlitz elektrifiziert, könnte sie für die bis zu 40.000 Pendler aus der Region zu einer echten Alternative werden. Die unterschiedliche Technik und die verschiedenen staatlichen ÖPNV-Systeme behindern jedoch eine schnelle, durchgehende Verbindung. Ziel ist es daher, hier eine qualitativ hochwertigere Bahnverbindung zu schaffen.



Marcel Richter

ISUP GmbH Dresden,

Kommunikationsmanager TRANS-BORDERS

„In der Vergangenheit erfolgte, gerade in Sachsen, eine Konzentration auf lokale Verkehrsmärkte. Wir greifen den europäischen Gedanken auf und möchten durch länderübergreifende Verbindungen des öffentlichen Personenverkehrs ein Zusammenwachsen lokaler Grenzregionen ermöglichen. Die Sicherung einer langfristigen nationalen und internationalen Mobilität und Vernetzung wird zur Förderung peripherer Grenzregionen beitragen und somit auch die wirtschaftliche Entwicklung Mitteleuropas voranbringen.“



2019 testeten die Projektpartner eine neue Buslinie zwischen Görlitz und Zgorzelec, bei der deutsche Tagestickets auch für die polnische Seite genutzt werden konnten © TRANS-BORDERS

Neues Buslinien-Konzept zwischen Görlitz und Zgorzelec

Im Zusammenhang mit den Studien zum regionalen Aktionsplan „Planung der Eisenbahnverbindung Görlitz–Zgorzelec–Region Liberec“ wurde festgestellt, dass auch der Busverkehr berücksichtigt werden muss, um den öffentlichen Verkehr in der Region als Gesamtsystem zu fördern. Darauf basierend wurde sowohl ein Konzept für die Neuordnung der bestehenden Görlitzer Buslinie „P“ erarbeitet als auch für zusätzliche grenzüberschreitende Busverbindungen im Zentrum der Europastadt Görlitz/Zgorzelec sowie für die Verbindung der polnischen Seite mit dem deutschen Naherholungsgebiet „Berzdorfer See“. Dabei wurde auch die Anwendung deutscher Tagestickets für die polnische Seite berücksichtigt. Der neue Fahrplan der Buslinie „P“ wurde als Pilotprojekt im Sommer 2019 einem zweimonatigen Testlauf unterzogen. Die Ergebnisse des Testlaufs werden aktuell ausgewertet. Die erzielten Fortschritte bei der Vernetzung des grenzüberschreitenden ÖPNV-Angebots zwischen Görlitz und Zgorzelec sollen ein positives Beispiel dafür liefern, wie nationale Grenzen überwunden werden können.

Neuer Mobilitätsknoten in Lavamünd (Österreich)

Während die Analyse und bisherige Umsetzung von Maßnahmen im Dreiländereck Deutschland–Polen–Tschechien zu weiteren Ideen führte, wurden in anderen Fällen ursprünglich vorgesehene Pilotaktivitäten verworfen und ersetzt. Beispielsweise hatten die österreichischen und slowenischen Partner angestrebt, den

Busverkehr zwischen Klagenfurt und Ljubljana auszubauen. Die Analysen ergaben jedoch, dass eine Verbindung zwischen Wolfsberg und Lavamünd (Österreich) und Dravograd (Slowenien), mit der Entwicklung zweier Mobilitätsknoten, sinnvoller sei. So wurden im April 2019 im Rahmen von TRANS-BORDERS die ersten beiden Haltestellen in Lavamünd Badeseer und Marktplatz eröffnet. Neben modernen Informationstafeln verfügen die Stationen über Einrichtungen zum Abstellen von Fahrrädern, Ladestationen für E-Bikes, Geräte zur Reparatur von Fahrrädern sowie kostenloses W-LAN. Damit sollen sie nicht mehr nur als Zugangspunkte zu öffentlichen Verkehrsmitteln gesehen werden, sondern den Fahrgästen attraktive Dienstleistungen bieten und somit die Aufenthaltsqualität erhöhen.

Langfristige Partnerschaften für ein effektives Verkehrsnetz

Bis zum Projektende im Mai 2020 werden die Ergebnisse der verschiedenen Pilotaktivitäten in eine transnationale Strategie mit konkreten Maßnahmen und Empfehlungen zum Abbau von Barrieren im grenzüberschreitenden ÖPNV überführt. Diese wird auch organisatorische und technische Schritte für die Etablierung nachhaltig gelungener Verkehrslösungen enthalten. Kommunikationsmanager Marcel Richter: „Durch das europäische Projekt TRANS-BORDERS ergibt sich so die Chance, den Akteuren anderer Regionen Mitteleuropas näherzukommen und langfristige Partnerschaften aufzubauen.“



Moderne Haltestelle für den neuen Mobilitätsknoten in Lavamünd © TRANS-BORDERS

TRANS-BORDERS



Kooperationsraum: Mitteleuropa

Förderzeitraum: Juni 2017 bis Mai 2020

Themenschwerpunkt: Mobilität und Verkehr

Lead Partner: Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA)

www.interreg-central.eu/Content.Node/TRANS-BORDERS.html



RegEnergy: Stadt-Land-Partnerschaften für mehr grüne Energie in Nordwesteuropa

Nordwesteuropa benötigt einen Wandel, wenn es die Klimaziele bezüglich Erneuerbarer Energien bis 2030 erreichen will. Im urbansten und am dichtesten besiedelten Interreg-Programmraum kommt nach wie vor ein Großteil an Energie aus nicht erneuerbaren Quellen. Dies hat zur Folge, dass der CO₂-Ausstoß im Vergleich zu anderen Regionen Europas deutlich höher ist. Das Interreg-Projekt RegEnergy (Renewable Energy Regions) zielt daher darauf ab, den Anteil an Erneuerbaren Energien (EE) in NWE durch die Schaffung von Stadt-Land-Partnerschaften zu erhöhen.

Kopplung von Angebot und Nachfrage

Die Stadtgebiete in Nordwesteuropa sind große Energieverbraucher, haben aber nicht das Potenzial, die benötigten Erneuerbaren Energien zu produzieren und somit ihren Bedarf eigenständig zu decken. Das Umland hingegen verfügt zwar über entsprechende natürliche Ressourcen, jedoch nicht über genügend Verbraucher sowie personelle und finanzielle Kapazitäten. Hier setzt RegEnergy an. Durch den Aufbau sogenannter Stadt-Land-Partnerschaften sollen Angebot und Nachfrage miteinander verknüpft werden. Hierfür müssen zwischen Städten, Gemeinden, Energieagenturen, Wissenschaftseinrichtungen und EE-Produzenten institutionelle sowie vertragliche Vereinbarungen getroffen werden. Zum Erreichen dieser Ziele arbeitet das Klima-Bündnis (deutsche Projektleitung) mit acht Partnern aus Belgien, Frankreich, Großbritannien, Irland, den Niederlanden und der Schweiz zusammen.

Lösungsvorschläge zur Überwindung von Einschränkungen, z.B. durch rechtliche Rahmenbedingungen

Analysen zum aktuellen Stand der Technik des jeweiligen Landes sowie zu wirtschaftlichen, sozialen und rechtlichen Hindernissen im nationalen und EU-Kontext haben ergeben, dass für ein länderübergreifendes Konzept noch einige Herausforderungen bewältigt



Umsetzung eines Abwasser-Biogas-Kreislaufs in Doetinchem (NL) © Klima-Bündnis

werden müssen. Beispielsweise existieren derzeit in den einzelnen Ländern noch unterschiedliche regulatorische Ansätze für den Ausbau der Produktion und die Steigerung des Verbrauchs an Erneuerbaren Energien. Die transnationale Zusammenarbeit ermöglicht es, Einschränkungen durch nationale Vorschriften schneller anzugehen, indem sich die Partner gegenseitig mit ihrem spezifischen Wissen unterstützen und gute Beispiele der Partnerländer präsentieren. „Alle Projektpartner haben sich zuvor mit Herausforderungen im Bereich Erneuerbare Energien auseinandergesetzt und bringen somit wertvolle Erfahrungen ein. Das macht die Partnerschaft stark und ermöglicht die Entwicklung erfolgsversprechender Modelle und Instrumente zum Aufbau von Stadt-Land-Partnerschaften“, so Projektleiterin Svenja Enke. Dabei konzentriert sich RegEnergy auf drei Kernbereiche: institutionelle und administrative Rahmenbedingungen (z.B. Kooperationsvereinbarungen), strategische Infrastruktur (z.B. Biogasleitungen) und benötigte Technologien (z.B. Speicherkapazitäten).

Bereitstellung der notwendigen Netze, wie z.B. Biogasleitungen

Die entwickelten Lösungsansätze werden im Rahmen von Pilotaktivitäten unter realen Bedingungen getestet. Beispielsweise arbeitet der Projektpartner Waterstromen in den Niederlanden an der Umsetzung eines hocheffizienten Abwasser-Biogas-Kreislaufs. Das Abwasser aus der Papierfabrik im Stadtzentrum von Doetinchem soll in der Kläranlage des nahegelegenen Dorfes Etten zur Erzeugung von Biogas genutzt werden, welches letztlich für die Papierproduktion wiederverwendet werden kann. Die zwei dafür notwendigen fünf Kilometer langen Pipelines werden im Rahmen von RegEnergy gebaut. Der deutsche Projektpartner Klima-Bündnis e.V. mit Sitz in Frankfurt am Main unterstützt Kommunen aus dem deutschen Teil des Programmraums auf ihrem Weg zu 100 % Erneuerbarer Energie. Hierzu gehören die Bilanzierung und das Monitoring von CO₂-Werten sowie die Vernetzung zwischen den deutschen Regionen, damit alle untereinander von den Erkenntnissen auf dem Weg zur Energiewende profitieren. Insgesamt sollen allein durch die Pilotmaßnahmen jährlich 43.900 Tonnen CO₂ eingespart werden.



Svenja Enke

Projektleiterin RegEnergy,
Klima-Bündnis der europäischen Städte mit
indigenen Völkern der Regenwälder e.V.

„RegEnergy lebt die Transnationalität und Interdisziplinarität des Interreg-Programms, indem wir die Stärken und Erfahrungen unterschiedlichster Akteure in Nordwesteuropa zusammenbringen. Gemeinsam entwickeln wir so innovative Modelle für Win-Win-Partnerschaften zwischen städtischen und ländlichen Gebieten, um den Anteil Erneuerbarer Energien am Strommix entschieden voranzutreiben.“

www.nw-europe.eu/regenergy



„Wichtig ist es vor allem, einen Prozess zur Umsetzung der Territorialen Agenda anzustoßen“

Interview mit Dr. Daniel Meltzian, Referatsleiter für die Europäische Raumentwicklungspolitik und für territorialen Zusammenhalt im Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI)

Eine Hauptaufgabe der europäischen Raumentwicklungspolitik ist die Stärkung des territorialen Zusammenhalts für ein nachhaltiges und gerechtes Europa. Neben dem sozialen und wirtschaftlichen Zusammenhalt ist der territoriale Zusammenhalt die dritte Dimension der europäischen Kohäsionspolitik. Seit Juni 2019 ist Dr. Daniel Meltzian neuer Referatsleiter für die Europäische Raumentwicklungspolitik und für territorialen Zusammenhalt im Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI). Im Interview berichtet er über seinen Aufgabenbereich, die im Jahr 2020 anstehenden Arbeitsschwerpunkte sowie über Herausforderungen für die Zusammenarbeit in Europa.

Herr Dr. Melzian, welche Aufgaben umfasst Ihr neues Aufgabengebiet als Referatsleiter im BMI?

Die Aufgaben sind sehr vielfältig. Das Referat ist zuständig für europäische und internationale Raumentwicklungspolitik. Dazu gehören die Neufassung der Territorialen Agenda der EU, die Mitwirkung bei der Durchführung von Interreg B, die Betreuung des Bundesprogramms „Transnationale Zusammenarbeit“ sowie die Wahrnehmung der deutschen Interessen in den Gremien des Europäischen Raubeobachtungsnetzwerks ESPON. Aber auch die bilaterale Zusammenarbeit mit Nachbarstaaten, insbesondere mit Polen im deutsch-polnischen Raumordnungsausschuss und mit Frankreich nach dem Vertrag von Aachen, die multilaterale Zusammenarbeit etwa im Rahmen der Alpenkonvention oder der Ostsee-Kooperation VASAB (vision and strategies around the baltic sea) und die europäische Zusammenarbeit in der maritimen Raumplanung zählen dazu.

Was ist Ihr Eindruck von der Zusammenarbeit in Europa in diesen Feldern?

Mein bisheriger Eindruck von der Zusammenarbeit ist sehr positiv. Es gibt eine hohe Motivation, viel Engagement und ein ausgeprägtes Gemeinschaftsgefühl. Die unterschiedlichen Zuständigkeiten und der Querschnittscharakter der Aufgabe führen zu einer gewissen Komplexität. Deutschland hat sich in der Vergangenheit stark engagiert. Daher sind die Erwartungen natürlich groß.

Welche Arbeitsschwerpunkte und Herausforderungen stehen im Jahr 2020 an?

Ein wesentlicher Arbeitsschwerpunkt wird die Verabschiedung der neuen Territorialen Agenda 2030 während der deutschen EU-Ratspräsidentschaft sein. Der Abschlussveranstaltung auf Ministerienebene werden mehrere Sitzungen vorausgehen. Wichtig ist vor allem, einen Prozess zur Umsetzung der Territorialen Agenda anzustoßen.

Daneben steht in diesem Jahr die Vorbereitung in den sechs transnationalen Interreg-Programmräumen mit deutscher Beteiligung auf die nächste Förderperiode an. Das betrifft insbesondere die Finanzierung, Rechtsetzung und Programmierung.

Derzeit werden die Verordnungsentwürfe für die künftige Kohäsionspolitik ab 2021 verhandelt. Was wünschen Sie sich für die Zukunft für Interreg?

Ich glaube der vordringlichste Wunsch ist, dass die Interreg-Verordnung am Ende eine auskömmliche Finanzierung vorsieht. Der aktuelle Verhandlungsstand im Rat zum Mehrjährigen Finanzrahmen gibt noch keinen Anlass zur Freude. Zweitens wünsche ich mir, dass die Verordnungsentwürfe so rechtzeitig verabschiedet werden, dass die nächste Förderperiode ohne große Verzögerung starten kann. Und schließlich feiern wir nächstes Jahr 30-Jahre Interreg. Ich wünsche mir, dass Interreg auch noch die 50-Jahr-Feier erlebt, und der grenzübergreifende, territoriale Gedanke zur Zusammenarbeit bis dahin elementarer Bestandteil aller EU-Förderpolitiken geworden ist.



© Dati Bendo / ec.europa.eu

Beteiligung kommunaler Akteure an Interreg B-Projekten – Ergebnisse des BBSR-Fachgesprächs am 25. November 2019

Lokale und regionale Behörden und Träger (kurz: LRB) sind wichtige Akteure für integrierte Projektansätze der Stadt- und Regionalentwicklung. Als Partner in Projekten der transnationalen Zusammenarbeit können sie von den Erfahrungen ihrer europäischen Pendants lernen und so die Entwicklung vor Ort positiv beeinflussen. Um ihre starke Beteiligung auch in der kommenden Förderperiode (2021–2027) sicherzustellen, geben die Evaluationen der sechs Interreg B-Räume wichtige Anhaltspunkte. Bei einem Fachgespräch im November 2019 wurde sowohl die Rolle kommunaler Akteure in Interreg B diskutiert als auch Möglichkeiten erörtert, wie Erkenntnisse aus den Evaluationen für die zukünftige Programmierung genutzt werden können.

In der aktuellen Programmperiode (2014–2020) gibt es bereits viele erfolgreiche transnationale Projekte, die mit integrierten Ansätzen wichtige Ergebnisse vor Ort erreichen konnten. Allerdings haben sich die Themenschwerpunkte und Akteure in Richtung sektoraler Vorhaben im Sinne der Europa-2020-Strategie verschoben: Die Beteiligung lokaler und regionaler Behörden in Interreg B-Projekten ist verglichen mit der Förderperiode 2007–2013 deutlich zurückgegangen, wobei Unterschiede zwischen den Programmräumen bestehen. Erkenntnisbedarf gibt es im Hinblick auf Themenschwerpunkte, Projektformen und Kommunikationswege, durch die lokale und regionale Behörden und Träger künftig wieder stärker an transnationalen Projekten beteiligt werden können.

Die sechs Interreg B-Programme der transnationalen Zusammenarbeit mit deutscher Beteiligung der Förderperiode 2014–2020 (Alpenraum, Donaunraum, Mitteleuropa, Nordseeraum, Nordwesteuropa, Ostseeraum) wurden durch externe Beratungsunternehmen evaluiert. Im Rahmen eines Fachgesprächs am 25. November 2019 im Bundesinstitut für Bau- Stadt- und Raumforschung (BBSR) wurden die Evaluationsergebnisse, die sich auf den jeweils ganzen Programmraum beziehen, aus deutscher Sicht reflektiert und programmübergreifende Schlussfolgerungen im Hinblick auf die stärkere Einbeziehung kommunaler Akteure in der nächsten Förderperiode abgeleitet.

Beteiligung: Wie stark sind kommunale Akteure in den jeweiligen Interreg-Programmräumen involviert?

LRB sind nicht mehr der spezielle Fokus der Interreg-Programme, da seit der Förderperiode 2014–2020 auch private, profitorientierte Organisationen als Partner in Projekten teilnehmen können. In einigen Programmen (z.B. Nordwesteuropa) wird dies als Ziel verstanden, die private Beteiligung, insbesondere von Unternehmen, zu stärken. Folglich ist die Beteiligung von LRB in der Förderperiode 2014–2020 prozentual zurückgegangen. Der Rückgang wurde allerdings oft dadurch aufgefangen, dass die Beteiligung von lokalen und regionalen Facheinrichtungen mit Aufgaben im öffentlichen Interesse (wie zum Beispiel Wirtschaftsförderungen, Energieagenturen oder fachspezifischen Trägern) zugenommen hat. LRB in dieser weiteren Definition weisen in vielen Programmräumen eine gute Beteiligung auf (38–51 % der deutschen Projektpartner).

Der Nutzen von Interreg B-Projekten für LRB liegt darin, Kenntnisse über neue Methoden und praktische Ansätze, über andere Regelungen und Vorgehensweisen, neue Kontakte sowie Diskussionsprozesse zu gewinnen. Die transnationale Zusammenarbeit „veredelt“ mitunter lokale Ansätze.



Wie können kommunale und regionale Akteure in der kommenden Förderperiode 2021–2027 stärker beteiligt werden? © Pixabay

Funktion: Welche Rolle übernehmen kommunale/regionale Akteure in Interreg-Projekten?

LRB tragen in Interreg-Projekten insbesondere dazu bei, Projektergebnisse in Richtlinien zu überführen, Einblicke in Regelungen und Verfahren zu ermöglichen sowie Ergebnisse weiterzuverbreiten. Somit übernehmen sie eine wichtige Rolle als Multiplikatoren für die Erreichung langfristiger Ziele. Über diese wichtige Rolle kann von den Programmierungsgremien die stärkere Fokussierung auf LRB als Projektbeteiligte eingefordert werden.

Kontext: Wie steht Interreg B neben anderen Fördermöglichkeiten aus Sicht einer Kommune/Region da?

Die Beteiligung von LRB ist in anderen Mitgliedstaaten oft höher als in Deutschland. Hier nimmt Deutschland eine Sonderstellung ein, da nationale Programme (wie die Städtebauförderung) die Bedarfe der Kommunen bereits gut abdecken. Bei den Programmen zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit (Interreg A) ist dies anders – hier dominieren LRB die Projektkonsortien.

Inhalte: Wie müssen Förderprioritäten und -ziele formuliert sein, um für kommunale und regionale Akteure anschlussfähig zu sein?

Bisher haben sich LRB insbesondere in den „bekannteren“ Themenbereichen Mobilität, Klimaschutz und Kulturerbe beteiligt. Querschnittsziel ist es immer, Neuerungen oder Innovationen in die Kommunen/Regionen einzubringen bzw. die hierfür notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen. Dadurch werden in den künftigen politischen Zielen 1 (ein intelligenteres Europa), 2 (ein grüneres, CO₂-armes Europa), 3 (ein stärker vernetztes Europa) und 5 (ein bürgernäheres Europa) anschlussfähige Themen für LRB gesehen. Dabei sollten fachthematische Projekte auf einer regionalen Strategie fußen, um einen gezielten Beitrag zur Stadt-/Regionalentwicklung aufzeigen zu können. Schlüsselwörter wie „urban“, „lokal“ und „regional“ sollten bereits im Titel der spezifischen Ziele der Interreg-Programme enthalten sein, um LRB direkt anzusprechen. Zudem sollten die Programmierungskomitees die Frage beantworten, ob Projekte strategieorientiert, befähigend, anwendungsorientiert oder marktorientiert arbeiten sollen. Projekte mit LRB-Beteiligung haben oft einen Fokus auf die Befähigung von Schlüsselakteuren und die Anwendung von Wissen und Kompetenzen.

Kommunikation: Wie können kommunale/regionale Akteure erreicht werden?

Insbesondere Entscheidungsträger, wie Bürgermeister oder Landräte, sollten durch die für Interreg verantwortlichen Stellen in Deutschland angesprochen werden, um ein politisches Commitment zu schaffen, auf dessen Basis Mittel und Wege oft einfacher gefunden werden. Das persönliche Gespräch, Veranstaltungen sowie auch Programmwebseiten erreichen LRB besser als neue/soziale Medien.



Deutsche Kommunen nutzen verschiedene Fördermöglichkeiten © Pixabay

Projektstrukturen: Welche Projekttypen befördern die Beteiligung kommunaler und regionaler Akteure?

Wichtig sind mitunter Dauer, Budget und Zielsetzung eines Projektes, um das Interesse von LRB zu wecken. In den Programmräumen Ostsee und Alpen werden derzeit niederschwelligere Projektformen diskutiert, das heißt Projekte mit weniger Partnern und geringerem Budget als üblich sowie mit flexibleren Laufzeiten. Es sollte explizit die Beteiligung von LRB als assoziierte Partner und Subpartner beworben werden, um sie an Interreg-Projekte heranzuführen. In den Antragsformularen sollte (wieder) gezielt danach gefragt werden, welche Raumtypen (ländlicher Raum, Klein-/Mittel-/Großstädte, Berg/Küstengebiete) das jeweilige Projekt adressiert, damit Aktivitäten gezielt die Stadt- und Regionalentwicklung fördern. Des Weiteren sollte neben dem transnationalen Nutzen auch der lokale/regionale Nutzen des Projekts abgefragt werden.

Ausblick und weitere Empfehlungen

In einem nächsten Schritt werden nun Wirksamkeit, Effizienz und Auswirkungen der Interreg-Programme untersucht und bewertet (sogenannte Impact-Evaluationen). Dabei sollten die Monitoring Committees darauf achten, dass in der Leistungsbeschreibung auch eine Evaluation der raumentwicklungsrelevanten Wirkungen enthalten ist, so dass Erkenntnisse über den Nutzen von Interreg-Projekten vor Ort gewonnen werden können. Dies ist auch im Rahmen der Kapitalisierungsansätze zu betonen. Die Monitoring Committees sollten außerdem unbedingt einen ausreichenden Evaluierungsrahmen vorsehen, da Zeitrahmen und Budget teilweise nicht geeignet sind, um fundierte und konstruktive Erkenntnisse zu generieren.

.....
Download der Präsentationen im Rahmen des Fachgesprächs:
www.interreg.de > Aktuelles > Meldungen > 06.12.2019: Kommunale Akteure in Interreg B
.....

Neuer Europa-Atlas zeigt ausgewählte Aspekte der räumlichen Strukturen und Entwicklungen in Europa

Ein neuer Europa-Atlas des Bundesinstituts für Bau-, Stadt und Raumforschung (BBSR) zeigt, wie sich unterschiedliche Regionen in Europa in den vergangenen Jahren entwickelt haben – und auf welche Veränderungen sich Entscheidungsträger aus Politik und Verwaltung künftig einstellen müssen.

Der Europa-Atlas knüpft dort an, wo der Deutschland-Atlas endet. Er erlaubt einen Blick über den deutschen Tellerrand und eine Einordnung der deutschen Lebensverhältnisse im Vergleich mit anderen europäischen Staaten. Er stützt sich auf regionale Statistiken, vor allem vom Statistischen Amt der Europäischen Union.

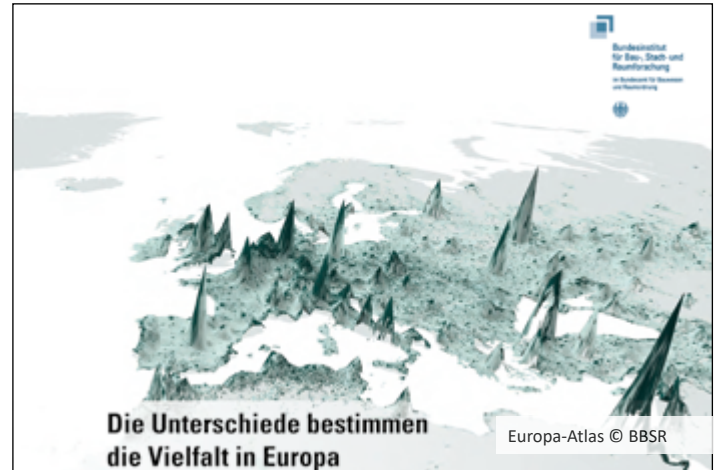
So leben die Menschen in Europa

Insgesamt zeigt der Europa-Atlas, dass alle Staaten mit vergleichbaren Themen und Fragestellungen wie Deutschland konfrontiert sind, wie beispielsweise zur Demografie, zu Wanderungsbewegungen und regionalen Disparitäten. Die Herausforderungen stellen sich dabei zum Teil ähnlich dar wie in Deutschland, sind zum Teil aber auch deutlich anders gelagert.

Sowohl die regionalen Disparitäten in den Mitgliedstaaten als auch zwischen den Mitgliedstaaten der EU sind zum Teil deutlich größer als in Deutschland.

Der Atlas nähert sich mit fast 50 ausgewählten Karten und 30 Abbildungen den wichtigen Herausforderungen, vor denen Europa steht. Er adressiert die Themen Stadt und Land, Bevölkerung, Wanderungen, Arbeitsmarkt, Wirtschaft, Flächennutzung, Forschung und Erreichbarkeiten, also jene Themen, die die Lebenswelt in Europa beschreiben.

Ein Aspekt, mit dem sich der Atlas befasst, ist die Bevölkerung in Städten und Gemeinden. Er zeigt, dass fast überall in Europa die Bevölkerung in städtischen Regionen zunimmt. Europa wird urbaner. Vor allem die Hauptstadtregionen wirken wie Magneten.



Die schrumpfenden Regionen in Deutschland sind geprägt von Wanderungsverlusten und Sterbeüberschüssen. Der Atlas macht aber auch deutlich, dass Bevölkerungsverluste in den ländlichen Räumen in Europa kein generelles Phänomen darstellen und offensichtlich kein unaufhaltbares Schicksal sind.

Der Zoom auf die lokale Ebene erlaubt einen noch detaillierteren Blick auf Entwicklungen der Bevölkerung innerhalb einer Region. Hier zeigt sich für den Zeitraum 2001 bis 2017, dass es auch in Regionen mit abnehmender Bevölkerung durchaus lokale Wachstumsinseln gibt. Der Atlas zeigt, dass Entwicklungen in Deutschland nur verstanden werden können, wenn der Blick über die Grenzen erfolgt.

.....
Download Europa-Atlas:

<https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Sonderveroeffentlichungen/2019/europa-atlas.html>
.....



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 informiert die Fachöffentlichkeit und befördert den Ergebnistransfer, organisiert den bundesweiten Austausch, vertritt den Bund in Lenkungs Ausschüssen und unterstützt im Auftrag des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat Projekte von besonderem Bundesinteresse im Rahmen des „Bundesprogramms Transnationale Zusammenarbeit“.

IMPRESSUM

Herausgeber: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) | Deichmanns Aue 31-37 | 53179 Bonn

Ansprechpartnerin: BBSR | Referat I 3 | Europäische Stadt- und Raumentwicklung | Brigitte Ahlke | interreg@bbr.bund.de | www.bbsr.bund.de | www.interreg.de

Redaktion & Gestaltung: CONVIS Consult & Marketing GmbH | Auerbachstraße 10 | 14193 Berlin

Druck: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn

Bezugsquelle: beatrice.thul@bbr.bund.de | Stichwort: Interreg Journal

Bildnachweis: Titelbild: © Calado – stock.adobe.com | Seite 2: © Kartenbasis: Interreg Central Europe; Einzeichnungen: CONVIS Consult & Marketing GmbH | Seite 3: © TRANS-BORDERS |

Seite 4: © Klima-Bündnis | Seite 5: © Dati Bendo / ec.europa.eu | Seite 6: © Pixabay | Seite 7: Pixabay | Seite 8: BBSR

Nachdruck und Vervielfältigung: Alle Rechte vorbehalten | Nachdruck nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Bitte senden Sie uns zwei Belegexemplare zu.

Die vom Auftragnehmer vertretene Auffassung ist nicht unbedingt mit der des Herausgebers identisch.