

LIEBE LESERINNEN UND LESER,

die für Raumentwicklung zuständigen Ministerinnen und Minister haben im Dezember 2020 die Territoriale Agenda 2030 unter deutscher Ratspräsidentschaft angenommen. Sie fördert den Abbau regionaler Ungleichheiten und setzt sich nachhaltig für eine Stärkung des gesellschaftlichen Zusammenhalts in Europa ein. Die übergeordneten Ziele sind ein gerechtes Europa, das Perspektiven für alle Orte und Menschen bietet, und ein grünes Europa, das die gemeinsamen Lebensgrundlagen schützt und den gesellschaftlichen Wandel gestaltet.

Zur Umsetzung der Territorialen Agenda tragen auch die Interreg-Programme bei. So wurden bereits zahlreiche Projekte realisiert, wichtige Zukunftsthemen angestoßen und fruchtbare Netzwerke geschaffen, in deren Rahmen grenzüberschreitend an Lösungen für dringende Herausforderungen gearbeitet wird. Ein gutes Beispiel für die Bildung solcher Netzwerke ist das Interreg-Projekt „Transdanube.Pearls“, das gemeinsam mit einem Andock- sowie Folgeprojekt unter anderem darauf abzielt, Tourismus und Verkehr in der viel besuchten Donauregion klimafreundlicher zu gestalten (Seite 2 und 3).

Auch in der neuen Förderperiode 2021–2027 soll die Erfolgsgeschichte des Bundesprogramms Transnationale Zusammenarbeit fortgeschrieben werden. Auf den Seiten 4 und 5 erklären wir, was gefördert wird und wie man sich für eine Förderung bewerben kann.

Im Interview auf Seite 6 erläutert Peter Krämer, kommissarischer Vorsitzender des Deutschen Ausschusses des Ostseeraumprogramms, den Stand der Programmierung und die künftigen Förderprioritäten des Ostseeraumprogramms. Darüber hinaus präsentieren wir Ihnen den neu erschienenen Atlas für die Territoriale Agenda 2030 (Seite 7) sowie Ergebnisse der Online-Umfrage zum Interreg-Informationsangebot des BBSR (Seite 8).

Ihr Interreg-Team im BBSR
Brigitte Ahlke, Nina Kuenzer, Jens Kurnol und Sina Redlich



© Romolo Tavani, Adobe Stock

.....	
Interreg B Reportage: Transdanube.Pearls	Seite 2–3
.....	
Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit: Förderung 2021–2027	Seite 4–5
.....	
Im Gespräch: Peter Krämer	Seite 6
.....	
Zukunft Interreg: Atlas für die Territoriale Agenda 2030	Seite 7
.....	
Aktuelles: Ergebnisse Online-Umfrage	Seite 8
.....	



Transdanube.Pearls: Netzwerk für nachhaltige Mobilität entlang der Donau

Die Donauregion besticht mit vielfältigen touristischen Attraktionen und wird in coronafreien Zeiten jährlich von Millionen Gästen besucht. Ob pulsierende Metropolen, historische Altstädte, Schlösser, Museen, facettenreiche Natur- und Nationalparks, idyllische Weinberge, namhafte Kulturevents oder einzigartige Möglichkeiten für Fahrradtouren und Bootsausflüge – entlang der Donau reihen sich grenzüberschreitend zahlreiche attraktive Ziele wie eine Perlenkette aneinander und laden zu einem unvergesslichen Besuch ein. Was zweifelsohne gut für die Wirtschaft der Region ist, hat jedoch auch gleichzeitig negative Auswirkungen auf die Umwelt sowie die hiesigen Bewohnerinnen und Bewohner. Denn viele Urlauber nutzen nach wie vor das Auto als Hauptverkehrsmittel, um die Donauregion über die Ländergrenzen hinweg zu erkunden – was nicht zuletzt mit einer höheren CO₂-Belastung des Klimas einhergeht. Das Interreg-Projekt Transdanube.Pearls will den damit zusammenhängenden Auswirkungen durch den Aufbau von nachhaltig bereisbaren Zielen entgegenwirken.

Nachhaltige Transportmittel für Urlaubsziele an der Donau

Im Rahmen des bereits 2019 beendeten Projektes Transdanube.Pearls entwickelten 15 Projektpartner aus neun Ländern des Donauraums unter der Leitung des Umweltbundesamtes Österreich innerhalb von zweieinhalb Jahren verschiedene Möglichkeiten, die zu einer nachhaltigeren, grenzüberschreitenden Mobilität in der Donauregion führen. Hauptziel dabei war es, ein Netzwerk aus Reisezielen (Destinationen) am zweitgrößten Fluss Europas zu bilden, die sich alle gemeinsam für nachhaltige Mobilität einsetzen. Dieses soll den Besuchern ermöglichen, sowohl die Anreise als auch die Reise von „Perle“ zu „Perle“ und die Bewegung innerhalb des jeweiligen Urlaubsziels durch die Nutzung nachhaltiger Transportmittel wie z.B. Bus, Bahn oder Fahrrad wahrnehmen zu können.

Die Städte Ulm/Neu-Ulm bilden neben zehn weiteren Destinationen aus sieben Ländern die erste und bislang einzige deutsche Perle im Netzwerk, vertreten durch das Donaubüro Ulm/Neu-Ulm. Grundlage zur Mitgliedschaft im Netzwerk ist ein Zertifizierungsprozess, der auf einem im Projekt erarbeiteten Kriterienkatalog und einer gemeinsamen Vision für sanfte Mobilität im Tourismus entlang der Donau fußt. Zur Vorbereitung erarbeitete jede Destination im Rahmen des Projektes einen regionalen Tourismus- und Mobilitätsplan, welcher konkrete Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität in der jeweiligen Region sowie für die An- und Abreise von Perle zu Perle definiert.



Vermarktung der Fahrradwege entlang der Donau © Transdanube.Pearls Radulescu

Im Sommer 2017 bereisten zudem internationale Experten aus den Bereichen Mobilität und Tourismus die 2.860 Kilometer lange Strecke entlang der Donau ausschließlich mit nachhaltigen Verkehrsmitteln und boten damit eine wertvolle Einschätzung der entsprechenden Möglichkeiten in der Donauregion.

Maßnahmen für umweltfreundliche Reiseziele

Auf Grundlage der gemeinsam entwickelten Vision einer nachhaltigen Mobilität wurden im Projekt 25 Mobilitätsmanagerinnen und -manager qualifiziert. Diese wiederum führten insgesamt 13 regionale Schulungen mit mehr als 100 Teilnehmerinnen und Teilnehmern durch, in denen Ideen und Maßnahmen zur Verbesserung der Situation diskutiert wurden. Neben der Vermarktung und Einführung von Fahrradnetzwerken, neuen Fahrradverleihmöglichkeiten, Bus-Shuttles oder anderen flexiblen öffentlichen Beförderungssystemen setzen die Projektpartner große Stücke auf sogenannte Mobilitäts-Informationszentralen. Insgesamt wurden im Laufe der Projektzeit mehr als zehn solcher Anlauf- und Beratungsstellen eingerichtet, die fortan über die vielfältigen umweltfreundlichen Reisemöglichkeiten vor Ort informieren. Weitere wichtige Hinweise und Tipps zur Erkundung der Donauregion mit nachhaltigen Verkehrsmitteln erhalten Interessierte außerdem beispielsweise durch die im Projekt aktualisierte App „EuroVelo 6“ oder die neu erstellte Reisebroschüre „Blaue Donau auf Grünen Wegen“.

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Donauraum

Eine der wichtigsten Errungenschaften ist die bereits erwähnte Gründung eines Netzwerkes, in dem die einzelnen Destinationen – die sogenannten Danube.Pearls – auch nach Ablauf des Projektes



Simone Burster

Projektverantwortliche für das Andockprojekt Nachhaltige Mobilität in Ulm/Neu-Ulm

„Die transnationale Zusammenarbeit ist für uns zum einen gelebte Völkerverständigung, zum anderen bringen wir gemeinsam im Donauraum Zukunftsthemen voran. Von dieser Arbeit profitiert auch die Region.“



Die Städte Ulm/Neu-Ulm sind eine der „Tourismusperlen“ an der Donau im Projekt Transdanube.Pearls © Pixabay

zusammenarbeiten. Auf diese Weise gelingt es, dass sich diese gegenseitig stärken und voneinander profitieren. So können beispielsweise verbindende Reisepakete geschnürt und grenzüberschreitende nachhaltige Mobilitätsangebote Hand in Hand vermarktet werden. In diesem Zusammenhang ist auch die neu entstandene Webseite www.danube-pearls.eu zu erwähnen, auf der gemeinsame Mobilitäts- und Tourismusangebote im Donauraum angeboten und die jeweiligen Perlen vorgestellt werden.

Andockprojekt in der Region Ulm/Neu-Ulm

Mit dem Ziel, die angestoßenen Maßnahmen des Projektes Transdanube.Pearls zu vertiefen und die dabei erarbeiteten Ideen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität in der Region Ulm/Neu-Ulm zu verankern, wurde 2019 das vom Donaübüro umgesetzte und durch das Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit geförderte Andockprojekt „Nachhaltige Mobilität in Ulm/Neu-Ulm“ ins Leben gerufen (läuft bis Ende 2021). Hintergrund ist, dass die Region einen stetigen Anstieg der Übernachtungszahlen verzeichnet, Urlauber größtenteils jedoch immer noch mit ihrem eigenen Auto anreisen.

Um diesem entgegenzuwirken, beschäftigt sich das Projekt vor allem mit der Umsetzung des Tourismus- und Mobilitätsplans, mit der Vorbereitung einer tiefgehenden Mobilitätsberatung sowie mit einer stärkeren Vernetzung von Akteuren aus Wirtschaft, Verwaltung, Wissenschaft und Interessenverbänden aus den Bereichen Tourismus und Mobilität. Unter dem Motto „Mehr Mobilität, weniger Verkehr – für uns und unsere Gäste“ konnten dabei bereits wichtige Maßnahmen umgesetzt werden. Von Mobilitätstrainings, die Personen mit Gästekontakt in die Lage versetzen bezüglich des autofreien Tourismus zu beraten, über eine Netzwerkreihe zum Thema „Verkehrswende beginnt im Kopf“, in der sich die unterschiedlichen Akteure austauschen, bis hin zu regelmäßigen Treffen regionaler Partner – das Andockprojekt unterstreicht den Einsatz für einen CO₂-ärmeren Verkehr und leistet somit einen wertvollen Beitrag zum Klimaschutz.

Neues Interreg-Projekt „Transdanube Travel Stories“

Aufbauend auf den Ergebnissen von „Transdanube.Pearls“ und dem Ulmer Andockprojekt konzentriert sich übrigens auch das im Juli 2020 gestartete Interreg-Projekt „Transdanube Travel Stories“ darauf, Gäste der Region für emissionsarme Mobilitätsangebote zu gewinnen. Zehn Projektpartner aus sieben europäischen Ländern entwickeln dabei bis Ende 2022 ein innovatives Marketingkonzept, das den nachhaltigen Tourismus unterstützt. So sollen zum einen verschiedene Erzählungen bzw. Geschichten künftig dazu beitragen, die zahlreichen Sehenswürdigkeiten sowie Natur- und Kulturerbe in der Region mit erlebbaren Geschichten zu verknüpfen und diese mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu erleben. Zum anderen zielt auch dieses Projekt darauf ab, die Zusammenarbeit aller beteiligten Institutionen und Netzwerke über die Grenzen hinweg zu stärken, um den grünen Tourismus in der Region gemeinsam zu fördern.

Die hier dargestellten Projekte sind somit hervorragende Beispiele für eine funktionierende europäische territoriale Zusammenarbeit – ganz im Sinne des europäischen Gedankens. So arbeiten Verantwortliche aus verschiedenen Ländern grenzüberschreitend zusammen und tragen mit ihren Ideen maßgeblich zur Stärkung der regionalen Wirtschaft sowie des Umwelt- und Klimaschutzes bei.

Transdanube.Pearls



Kooperationsraum: Donauraum

Förderzeitraum: Januar 2017 bis Juni 2019

Bundesprogramm-Andockprojekt: Nachhaltige Mobilität in Ulm/Neu-Ulm

Themenschwerpunkt: Mobilität und Verkehr

Deutscher Projektpartner: Donaübüro Ulm/Neu-Ulm

<http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/transdanube-pearls>

Ausrichtung der Bundesförderung für deutsche Projektakteure in der neuen Förderperiode 2021–2027

Das Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit hat sich in den letzten Jahren bei deutschen Interreg-Akteuren bewährt und existiert mittlerweile bereits in der dritten Förderperiode. Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) unterstützt das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) bei der Durchführung des Programms. Gefördert werden deutsche Interreg B-Projekte, die ein Thema von besonderem Bundesinteresse umsetzen – so auch in der neuen Förderperiode 2021–2027. Doch worum geht es genau, was ist neu und wie geht es weiter?

Worum geht es genau?

Auch zukünftig fördert das Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit Interreg B-Projekte mit deutscher Beteiligung, die einen klaren Beitrag zur nachhaltigen Raumentwicklung leisten.

Die Themenbereiche der transnationalen Interreg-Programme in der Förderperiode 2021–2027 sollen durch integrierte und raumwirksame Ansätze bearbeitet werden. Deutsche Antragsteller bewegen sich mit ihren Projektideen somit an der Schnittstelle zwischen den künftigen Themen der Interreg B-Programme 2021+ und den Anforderungen an eine inklusive und nachhaltige Raum- und Regionalentwicklung. Wichtig dabei ist insbesondere, dass die nachhaltige Entwicklung von Regionen in den Mittelpunkt gestellt wird, Projekte vor Ort umgesetzt und Themen nicht nur sektoral betrachtet werden. Im Vordergrund steht also die interdisziplinäre Bearbeitung eines Themas, die ökonomische, ökologische, soziale und territoriale Aspekte miteinander verknüpft. Denn so kann ein Beitrag zum europäischen Ziel der „Kohäsion“ und dem in Deutschland vergleichbaren Ziel „Gleichwertige Lebensverhältnisse“ geschaffen werden.

Darüber hinaus verfolgt das Programm die

- Stärkung der Europakompetenz lokaler und regionaler Akteure
- Einbindung neuer, insbesondere lokaler Akteure in die transnationale Zusammenarbeit
- Verstärkung, den Aufbau langfristiger Kooperationsbeziehungen und -strukturen
- Vorbereitung und Planung von Investitionen
- Stärkung der Resilienz von Städten und Regionen

Im Bundesprogramm sind dafür **drei Kategorien der Förderung** vorgesehen:

1. Förderung der Antragserstellung („**Vorlaufvorhaben**“, bis zu 25.000 Euro)
2. Anteilige Unterstützung der Kofinanzierung der EU-Mittel („**Kofinanzierungsvorhaben**“, bis zu 100.000 Euro)
3. Finanzierung eines zusätzlichen Projektbausteins („**Andockvorhaben**“, bis zu 50.000 Euro)



Das Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit fördert Projekte zur nachhaltigen Entwicklung von Regionen © nordroden, Adobe Stock

Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit

Die Vorhaben werden durch eine Förderquote von 50 % bis zu 75 % unter Einbringung eines entsprechenden Eigenanteils bezuschusst. Neben der finanziellen Unterstützung werden die Projekte zudem in einen übergeordneten strategischen und politischen Rahmen eingebunden und erhalten eine gezielte Beratung zu ihren Vorhaben.

Was ist neu?

Inhaltliche Ausrichtung auf die Territoriale Agenda 2030

Eine neue strategische Orientierung für eine nachhaltige Raumentwicklung in Deutschland und Europa bietet die Territoriale Agenda 2030 (TA2030). Um die Umsetzung des europäischen Referenzrahmens zu unterstützen, fördert das Bundesprogramm künftig Projekte, die sich an den Zielen und Prioritäten dieser Agenda orientieren. Die entsprechenden Ziele „Gerechtes Europa“ und „Grünes Europa“ umfassen sechs Prioritäten – und konzentrieren sich auf die Reduzierung regionaler Disparitäten sowie die Schaffung nachhaltiger Zukunftsperspektiven für alle Regionen in Deutschland und Europa. Die deutschen Leitbilder der Raumentwicklung finden sich in den Prioritäten der TA2030 wieder. So entsteht eine Themenvielfalt, die auch in den zukünftigen Interreg B-Programmen mit deutscher Beteiligung durch die politischen Ziele der EFRE-Verordnung 2021–2027 adressiert werden.

Übersicht der Ziele und Prioritäten der Territorialen Agenda 2030

Gerechtes Europa  das Perspektiven für alle Orte und Menschen bietet	Ausgewogenes Europa Eine gleichwertigere räumliche Entwicklung durch Nutzung der europäischen Vielfalt
	Funktionale Räume Lokale und regionale Entwicklung, weniger Ungleichheit zwischen Orten
	Integration jenseits von Grenzen Leben und Arbeiten über Grenzen hinweg
Grünes Europa  das die gemeinsamen Lebensgrundlagen schützt und den gesellschaftlichen Wandel gestaltet	Gesunde Umwelt Bessere ökologische Lebensgrundlagen und klimaneutrale Städte und Regionen
	Kreislaufwirtschaft Starke und nachhaltige lokale Ökonomien in einer globalisierten Welt
	Nachhaltige Verbindungen Nachhaltige digitale und physische Anbindung von Orten

© BBSR 2020, <https://www.territorialagenda.eu/home.html>

Das Ziel „**Gerechtes Europa**“ bezweckt dabei unter anderem eine ausgeglichene räumliche Entwicklung – insbesondere in strukturschwachen und ländlichen Regionen. Dazu gehören beispielsweise Themen der Daseinsvorsorge, die Förderung resilienter regionaler Wirtschaftsstrukturen und Räume, zukunftsfähige Stadt-Umlandbeziehungen oder auch die Förderung agiler Governance-Strukturen auf lokaler bis makroregionaler Ebene.

Im Ziel „**Grünes Europa**“ werden währenddessen beispielhaft Themen gefördert, die klimaneutrale Städte und Regionen sowie lokale und regionale Maßnahmen zur Klimaanpassung und Gestaltung des Klimawandels unterstützen. Des Weiteren konzentriert sich das Ziel auf die Förderung einer Kreislaufwirtschaft in urbanen und insbesondere ländlichen Räumen (aufbauend auf lokalen und regionalen Strategien) sowie auf die Schaffung von neuen digitalen Mobilitätsdiensten und multimodalem Verkehr.

Wer kann sich für eine Förderung bewerben?

Angesprochen sind lokale und regionale Träger wie beispielsweise Kommunen, Landkreise, Stiftungen, Forschungseinrichtungen, regionale Behörden, aber auch Unternehmen. Eine Bewerbung von lokalen und regionalen Akteuren wird besonders begrüßt, da europäische Ziele und Leitbilder so vor Ort Verankerung finden und Projektergebnisse für die Zivilgesellschaft erlebbar gemacht werden. Ebenso begrüßt werden deutsche interessierte Partner, die bislang noch nicht in der Funktion als Lead Partner tätig waren und dies künftig tun möchten.

Wie und wann kann man sich für eine Förderung bewerben?

Ein erster Projektaufruf wird Ende Februar 2021 veröffentlicht und im April 2021 schließen. Generell gibt es zwei Projektaufrufe jährlich im Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit. Der kommende Aufruf gilt hauptsächlich für Vorhaben zur Antragserstellung transnationaler Interreg-Projektanträge für die neue Programmperiode 2021–2027 („Vorlaufvorhaben“). Da mit ersten Projektaufrufen in den Interreg B-Programmen ab Herbst 2021 gerechnet werden kann, haben deutsche potenzielle Lead Partner durch die Förderung der Projektentwicklung aus dem Bundesprogramm ausreichend Zeit, um einen transnationalen Interreg-Antrag auszuarbeiten.

Im ersten Aufruf 2021 ist es zusätzlich noch einmal möglich, Anträge für „Andockvorhaben“ zu Interreg B-Projekten aus der Förderperiode 2014–2020 einzureichen. Hierauf können sich alle deutschen Projektakteure aus den transnationalen Interreg-Programmen bewerben, deren Interreg B-Projekt bereits weit fortgeschritten oder gerade abgeschlossen ist. Die **Antragsunterlagen** bestehen aus

- den „Hinweisen für Antragsteller“: Hier sind inhaltliche Schwerpunkte und administrative Rahmenbedingungen des Bundesprogramms Transnationale Zusammenarbeit sowie des Aufrufs enthalten, und
- aus dem „Antragsformular“ für das jeweilige Vorhaben.

Diese werden gemeinsam mit dem 1. Projektaufruf 2021 Ende Februar unter www.interreg.de (Rubrik Bundesförderung) veröffentlicht.

Weitere Informationen und Beratung:

www.interreg.de > Bundesförderung

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumordnung

Nina Kuenzer

Tel.: +49 228 99401-1355

nina.kuenzer@bbr.bund.de

Forschungsassistenz

Peter Schulenkorf

core-consult GmbH & Co. KG

Tel.: +49 351 40 76 76-70

bundesprogramm@core-consult.de



„In die Zeit des Covid-19-Pandemieausbruchs fiel auch die Vorbereitung des künftigen Ostseeraumprogramms“

Interview mit Peter Krämer, Freie Hansestadt Bremen, Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, kommissarischer Vorsitzender des Deutschen Ausschusses des Interreg-Ostseeraumprogramms

Das aktuelle Interreg-Ostseeraumprogramm 2014–2020 neigt sich seinem Ende zu, auch wenn zahlreiche Projekte aufgrund der Covid-19 Pandemie eine Verlängerung beantragt haben und noch deutlich nach 2020 aktiv sein werden. Peter Krämer von der Freien Hansestadt Bremen berichtet über die aktuelle Situation sowie über die Vorbereitung des künftigen Ostseeraumprogramms.

2020 endete die letzte Förderperiode, 2021 beginnt die neue Förderperiode. Wo steht aktuell das Ostseeraumprogramm?

Für Deutschland war die zurückliegende Förderperiode erfreulich gewinnbringend. In 129 Interreg-Projekten aus dem Ostseeraum waren 259 Projektpartnerinnen und -partner aus Deutschland vertreten, davon in 59 Projekten sogar als Leadpartner. Die Teilnahme war relativ gleichmäßig auf die drei Programmprioritäten verteilt. Besonders viele Projektpartner hatten wir in den spezifischen Zielen „Non-technological innovation“ (33), „Interoperability“ (29) und „Clear Waters“ (24). Als besondere Auszeichnung mag gelten, dass bis auf zwei Projekte alle Projekte von der EU-Kommission als Flaggschiff-Projekte der Ostseestrategie anerkannt wurden.

Welche Auswirkungen hat die Corona-Pandemie COVID-19 auf die Programmarbeit im Ostseeraum?

Die Besonderheit des Ostseeraumprogramms lag und liegt in der engen Verknüpfung mit der makroregionalen EU-Ostseestrategie (EUSBSR). Das Interreg-Programm unterstützt wesentlich die Strategie und die Aktivitäten der Governance. Dazu gehört nicht zuletzt die Ausrichtung des Annual Forum, bei dem sich Akteure, politische Entscheidungsträger und Verbände zum fachlichen Austausch und zur Netzwerkpflge treffen. Diese Zusammenarbeit wurde durch die Covid-19-Pandemie besonders beeinflusst. Aufgrund der Reise- und Kontaktrestriktionen musste nicht nur das Annual Forum in 2020 ins Internet verlagert werden, sondern auch fast alle Projektaktivitäten. Der Umgang mit der Kooperation auf Distanz und die Anwendung neuer Kommunikationsmedien ist Teil einer steilen Lernkurve gewesen und für alle Projekte eine besondere Herausforderung. Umso bemerkenswerter, dass in vielen Projekten die Ergebnisse zwar nachgesteuert und die Laufzeit verlängert werden mussten, jedoch bei allen Projekten der Ehrgeiz besteht, sie ohne Verlust an Qualität zu Ende zu führen.

Wie ist Ihre bisherige Bilanz bei der Programmierung? Wo liegen die Prioritäten des künftigen Ostseeraumprogramms?

In die Zeit des Ausbruchs der Covid-19-Pandemie 2020 fiel auch die Vorbereitung des künftigen Programms 2021–2027. Die intensive Arbeit der Mitglied- und Partnerstaaten im Programmierungsausschuss war dann auch mein persönliches Highlight in 2020. Als kommissarischer Vorsitzender des Deutschen Ausschusses und Mitglied der deutschen Delegation (gemeinsam mit Jens Kurnol vom BBSR) hatte ich die Gelegenheit, das künftige

Ostseeraumprogramm in einer entscheidenden Phase mitzugestalten. Das Ostseeraumprogramm hat sich dabei im Vergleich mit anderen transnationalen Programmen sehr früh auf den Weg gemacht und den inhaltlichen Rahmen bestimmt. Immer die Empfehlungen der Kommission aus dem Orientierungspapier im Blick, hat der Programmierungsausschuss mit starker Unterstützung durch das gemeinsame Sekretariat die Perspektive auf die künftigen Themen und Prioritäten nochmals geöffnet.

Die Struktur der künftigen Prioritäten ist so aus den tatsächlichen Bedarfen der Regionen und Staaten abgeleitet. Es besteht Konsens, dass das Meeresbecken der Ostsee und entsprechend die maritimen Themen die verbindende Klammer aller im Programm enthaltenen Regionen darstellt. Die funktionsräumlichen Beziehungen reichen jedoch, je nach Thema, darüber hinaus weit ins Hinterland der Küsten sowie in die Städte. Entsprechend vielfältig wird das Spektrum der künftig förderfähigen Themen sein. Das spiegelt die Vielfalt der Herausforderungen, mit denen die deutschen Regionen umgehen wollen, und legt gleichzeitig den Fokus auf einen Beitrag zu einem intelligenten und grünen Europa:

- Innovative und resiliente Wirtschaft und Gesellschaft und bedarfsorientierte öffentliche Dienstleistungen unter Einbeziehung digitaler Lösungen
- Nachhaltiges Management der Wasserressourcen unter Anpassung an die Folgen des Klimawandels sowie resiliente „blaue“ Wirtschaft
- Klimaschutz unter besonderer Berücksichtigung der Kreislaufwirtschaft und der nachhaltigen Mobilität
- Unterstützung bei der Umsetzung der EU-Ostseestrategie, die parallel zur Neuaufstellung des Interreg-Programms ebenfalls fortgeschrieben wird

Wie sehen Sie die Zukunft des Interreg-Ostseeraumprogramms?

Bei dem thematischen Rahmen sehe ich viele Anknüpfungspunkte zu den Schwerpunkten der Regionalentwicklung der deutschen Bundesländer. Ich bin zuversichtlich, dass sich auch nach 2020 viele Akteurinnen und Akteure aus Deutschland in den Projekten des Ostseeraumprogramms engagieren werden. Der Programmierungsausschuss hat zahlreiche Erleichterungen bei der Beantragung und Verwaltung der Projekte beschlossen und will damit erreichen, dass die Projektpartnerinnen und -partner ihren Verwaltungsaufwand reduzieren und sich auf die Inhalte und fachlichen Ergebnisse der Projekte konzentrieren können.

Karten zeigen Europas Vielfalt: Neuer Atlas zur europäischen Raumentwicklung erschienen

Die am 1. Dezember 2020 verabschiedete neue Territoriale Agenda 2030 soll dabei helfen, den räumlichen Zusammenhalt in der EU zu stärken. Mit ihr liegt ein Referenzrahmen für die europäische Raumentwicklung vor, der nun durch Akteure auf europäischer, transnationaler und grenzüberschreitender, nationaler und subnationaler Ebene umgesetzt werden soll.

Entwicklungstrends in Europas Regionen

Aber wo stehen die Regionen Europas aktuell? Welche Entwicklungstrends und –perspektiven, welche Stärken und Schwächen weisen die europäischen Regionen und Städte auf? Hierzu liefert der neu erschienene Atlas für die Territoriale Agenda 2030 wissenschaftlich fundierte und kompakte Informationen und bietet damit für Akteure der Regionalentwicklung eine wichtige Grundlage für die Diskussion und Umsetzung raumentwicklungsrelevanter Maßnahmen. Der Atlas, der das Ergebnis einer Zusammenarbeit zwischen dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) und dem Europäischen Forschungsnetzwerk für Raumentwicklung und territorialen Zusammenhalt (ESPON) ist, zeigt anhand von 49 Karten, 32 Infografiken und kurzen Texten, wie sich die Regionen unterscheiden, worin sie sich gleichen und vor welchen

Herausforderungen sie stehen – etwa in den Bereichen Wirtschaft, Demografie, Arbeitsmarkt, Bildung, Forschung und Umwelt. Im Fokus des Atlas stehen dabei die übergreifenden Ziele eines „gerechten“ und „grünen“ Europas der Territorialen Agenda.

Der Atlas zeigt beispielsweise, dass das Wachstum der Städte eine europäische Entwicklung ist. Vor allem die Hauptstadtregionen wirken wie Magneten. Der Atlas zeigt aber auch, dass Bevölkerungsverluste in den ländlichen Räumen kein unabwendbares Schicksal sind. Und: Europa ist nach wie vor durch erhebliche wirtschaftliche regionale Ungleichheiten geprägt. Dabei wird deutlich: Europa ist kein Archipel nationaler Inseln. In vielen Fällen ähneln sich regionale Strukturen und Entwicklungen zwischen verschiedenen Ländern. Diese lassen sich oftmals nur verstehen, wenn der Blick auch über die Grenzen geht.

Weitere Informationen:

Atlas für die Territoriale Agenda 2030: www.atlasta2030.de

Kostenfreie Printversion: beatrix.thul@bbr.bund.de

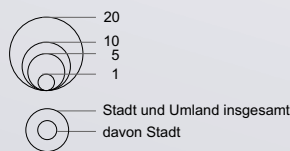
Stichwort: Atlas für die Territoriale Agenda 2030

Bevölkerungsentwicklung in Stadt und Umland

Durchschnittliche jährliche Entwicklung der Bevölkerung in Stadt und Umland* von 2001 bis 2017 in %

- bis unter -0,25
- -0,25 bis unter 0,00
- 0,00 bis unter 0,25
- 0,25 bis unter 0,50
- 0,50 bis unter 1,00
- 1,00 und mehr

Bevölkerung in Stadt und Umland 2017* in Millionen

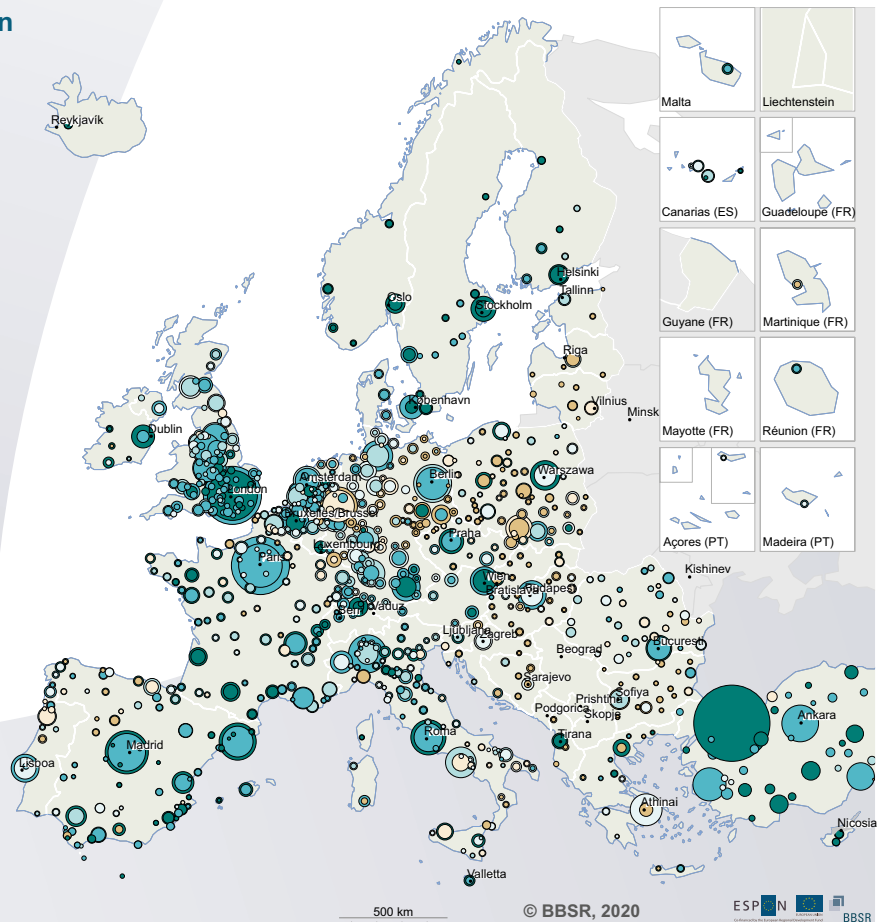


* Die Abgrenzung von Stadt und Umland basiert auf der Definition der funktionalen städtischen Gebiete (Functional Urban Area – FUA) der EU-Kommission und OECD
TR: nur Stadt und Umland insgesamt

** EL, AL: Angaben beziehen sich auf den Zeitraum 2001 – 2011 bei der Entwicklung und 2011 beim Bevölkerungsstand

Die Bevölkerungszahlen basieren auf Local Administrative Unit (LAU) (2017)

Regionen: Funktionale städtische Gebiete (FUA)
Datenbasis: Laufende Raumbeobachtung Europa
Datengrundlage: nationale statistische Ämter, Bevölkerungsfortschreibungen; EuroGeographics bezüglich der Verwaltungsgrenzen



Ergebnisse der Online-Umfrage zum Interreg- Informationsangebot des BBSR

Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt und Raumforschung (BBSR) informiert mit verschiedenen Informationsmedien zum Thema der transnationalen Zusammenarbeit (Interreg B). Um das bestehende Medienangebot 2021 noch besser an die Bedürfnisse der Zielgruppen anzupassen, führte das BBSR im November 2020 eine Online-Umfrage zum Interreg-Informationsangebot durch. Insgesamt beteiligten sich 215 Interreg-Akteure aus Deutschland an der Online-Umfrage. Im Mittelpunkt der Befragung standen insbesondere der geplante Relaunch der Interreg-Webseite und des Interreg Journals.

Wichtigste Informationsmedien: Webseite und Newsletter

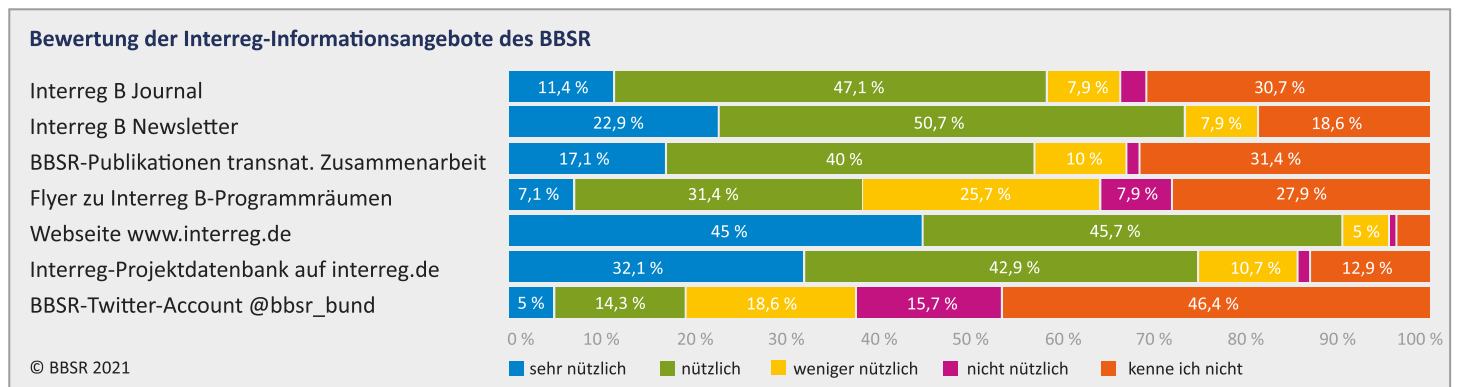
Die Befragung zeigte, dass das Interreg-Informationsangebot insgesamt gut bewertet wird: Die überwiegende Mehrheit der Befragten fühlen sich gut bis sehr gut informiert (78,6%). Am wichtigsten finden die Teilnehmenden als Medienkanäle die Webseite, gefolgt vom Newsletter und PDF-Dateien zum Download. Am unwichtigsten wurden Printmedien bewertet. Auch Social-Media-Kanäle sind der Mehrheit nicht so wichtig – wenn, bevorzugen die befragten Akteurinnen und Akteure YouTube oder LinkedIn.

Bei den bestehenden Interreg-Informationsangeboten finden die Teilnehmenden der Befragung die Interreg-Webseite, die Interreg-Projektdatenbank und den Newsletter am nützlichsten (vgl. Abbildung). Fast drei Viertel (72,1%) würden das Interreg Journal gerne weiterhin als PDF-Datei zum Download auf der Webseite lesen. Am interessantesten beurteilen die Leserinnen und Leser Informationen zu neuen Projekten sowie zur Zukunft Interreg.

Interreg-Webseite: übersichtlich und verständlich

Die Interreg-Webseite wird als gut strukturiert und verständlich beurteilt. Fast 90% der Antwortenden finden es einfach, Informationen auf der Webseite zu finden und die Mehrheit bewertet die Informationen auf der Webseite als sehr verständlich und verständlich (72%). Am interessantesten finden die Teilnehmenden Informationen, wie man eine Förderung beantragen kann, Ansprechpartner und aktuelle Meldungen. Vielen Dank für die zahlreichen Antworten und Anregungen! Wir werden diese bei der Konzeption der künftigen Interreg-Medien berücksichtigen.

.....
Aktuelle Informationen erhalten Sie im Interreg-Newsletter:
[www.interreg.de/Service/Journal und Newsletter](http://www.interreg.de/Service/Journal%20und%20Newsletter)



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 | 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: beatrix.thul@bbr.bund.de | Stichwort: Interreg Journal

Bildnachweis: Titelbild: © Romolo Tavani, Adobe Stock | Seite 2: © Transdanube.Pearls Radulescu | Seite 3: Pixabay | Seite 4: © nordroden, Adobe Stock | Seite 5: © BBSR | Seite 6: © Peter Krämer | Seite 7: © BBSR | 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.