

## LIEBE LESERINNEN UND LESER,

das sich rasant verbreitende Corona-Virus bestimmt derzeit unseren Alltag und stellt die gesamte Europäische Union vor enorme Herausforderungen. Kommunen, Regionen sowie europäische Länder stoßen zunehmend an ihre Grenzen und reagieren mitunter durch Abschottung. Doch anstatt die Grenzen zu schließen, sind nun vielmehr Kooperation und Zusammenarbeit gefragt! Das Vertrauen der Mitgliedstaaten untereinander ist aktuell mehr gefragt denn je, damit Europa in Zukunft handlungsfähig bleibt. Daher ist es auch in diesen Zeiten von großer Bedeutung, entsprechende Maßnahmen zur Bekämpfung des Virus gemeinsam mit europäischen Nachbarn abzustimmen, um die sozialen und wirtschaftlichen Folgen abzufedern. Denn es geht darum, Unternehmen und Arbeitsplätze zu retten und besonders betroffenen Unternehmen jeder Größenordnung unter die Arme zu greifen.

Nicht zuletzt aus diesem Grund ist es wichtig, lang aufgebaute Netzwerke und Zusammenschlüsse nicht zu gefährden – und zuversichtlich in die Zukunft zu blicken. So gilt es, wichtige Projekte weiterhin gemeinsam umzusetzen, damit der wirtschaftliche und soziale Zusammenhalt auch nach der Krise Bestand hat.

In der aktuellen Ausgabe stellen wir Ihnen mit „EMMA“ und „ART-Forum“ zwei dieser Projekte genauer vor und zeigen, wie diese dazu beitragen, die Binnenschifffahrt nachhaltig zu stärken beziehungsweise den Straßenverkehr zu automatisieren. Außerdem sprachen wir mit Petra Schelkmann, der Vorsitzenden des deutschen Ausschusses des Nordwesteuropaprogramms, beschäftigen uns mit der Erneuerung der Territorialen Agenda und setzen uns mit den Indikatoren für die neue Programmperiode auseinander.

Viel Spaß beim Lesen! Und bleiben Sie bitte gesund!

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

Interreg B Reportage: EMMA	Seite 2–3
Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit: ART-Forum	Seite 4
Im Gespräch: Petra Schelkmann	Seite 5
Zukunft Interreg: Territoriale Agenda der EU – Eine Zukunft für alle Orte	Seite 6–7
Aktuelles: Gemeinsame Indikatoren	Seite 8





## EMMA: Der Binnenschifffahrt eine starke Stimme geben

Die Binnenschifffahrt blickt auf eine lange Tradition zurück und gilt noch heute als eines der ökologischsten aller Transportmittel. Besonders im Inlandverkehr garantiert sie eine sichere und termingerechte Beförderung unterschiedlichster Güter – und sollte somit eigentlich eine geeignete Alternative zum Güterverkehr auf Straßen und Schienen darstellen. Dennoch stagniert die Binnenschifffahrt bzw. verzeichnet einen stetigen Rückgang – und das obwohl ein mittelgroßes Binnenschiff rund 63 LKWs ersetzen und somit maßgeblich zur Entlastung des Straßen- und Schienenverkehrs sowie zur Senkung klimaschädlicher Emissionen beitragen könnte. Mit dem Ziel, das Bewusstsein für die Potenziale der Binnenschifffahrt in der Ostseeregion zu schärfen und diese besser in die Transportkette zu integrieren, wurde bereits im Jahr 2016 das Leuchtturmprojekt EMMA ins Leben gerufen.

In dem durch das Interreg-Ostseeprogramm geförderte Projekt haben sich 21 Partnerorganisationen aus Deutschland, Schweden, Polen, Finnland und Litauen zusammengeschlossen, um der Binnenschifffahrt unter der Leitung des Hafens Hamburg Marketing e.V. eine starke und gemeinsame Stimme zu verleihen. Im Rahmen des 2019 abgeschlossenen Projektes wurden zahlreiche erfolgreiche Maßnahmen durchgeführt, die auf die spezifischen Herausforderungen in den Partnerländern ausgerichtet waren.

### Polen: Wiederbelebung der Binnenschifffahrt

Um die Wiederbelebung der Binnenschifffahrt in Polen sowie die entsprechenden Bemühungen des eigens dafür geschaffenen Ministeriums für Maritime Wirtschaft und Binnenschifffahrt zu unterstützen, haben die polnischen EMMA-Projektpartner eine mehrtägige öffentlichkeitswirksame Forschungsfahrt mit einem Container-beladenen Binnenschiff über die Weichsel von Danzig nach Warschau unternommen. Ziel dabei war es, den an Bord und auf den begleitenden Expertenworkshops anwesenden Vertretern aus Wirtschaft und Politik sowie Anwohnern das Transportpotenzial von Wasserstraßen auf dem zweitgrößten polnischen Fluss zu demonstrieren. Außerdem konzentrierten sich die Projektpartner auf die Suche nach einem geeigneten Standort für einen modernen Binnenhafen, der die Entwicklung der Binnenschifffahrt künftig weiter voranbringen soll.



Das Projekt EMMA stärkt die Binnenschifffahrt im Ostseeraum © S. Werner

### Schweden: Binnenschifffahrt in Logistikkette integrieren

In Schweden ging es vor allem darum, die Binnenschifffahrt stärker in die Logistikkette zu integrieren – und wirtschaftlich sowie technologisch tragfähige Konzepte für Schüttgut- und Containertransporte auf Binnenwasserstraßen zu entwickeln. Neben entsprechenden Marktuntersuchungen zur Potenzialabschätzung einer Transportverlagerung auf das Binnenschiff wurde dabei unter realen Bedingungen die Durchführbarkeit des Binnenschiffsverkehrs vom Hafen Göteborg über den Göta-Fluss zum Binnenhafen Vänersborg am Vänernsee getestet. Außerdem beschäftigten sich die Verantwortlichen in einer gemeinsam mit dem Royal Institute of Technology sowie der Technischen Universität Hamburg erstellten Studie damit, wie die Einsatzzeit der Binnenschiffen in den harten Wintermonaten in Skandinavien verlängert werden könnte. Hierbei erarbeiteten die Partner unter anderem ein technisches Konzept für einen Binnenschiffverkehrs-Prototypen, der an die schwedischen Bedingungen angepasst ist.

### Finnland: Optimierung des Transports

In Finnland konzentrierte sich das Projekt auf den rund 4.400 km<sup>2</sup> umfassenden Saimaa-See sowie den 43 Kilometer langen Saimaa-Kanal. Der Fokus lag auf der Küsten-See-Schifffahrt sowie der Optimierung des Transports von Erzeugnissen aus der Forst-



**Stefan Breitenbach**  
Hafen Hamburg Marketing e.V.  
Leiter Projektteilung

„Das Projekt EMMA und AIS BiSchi stärken die Binnenschifffahrt in Deutschland und Europa und fördern die Verlagerung von Gütern auf diesen Verkehrsträger. Mittels Pilotbetrieben wird die Durchführbarkeit der Transporte per Binnenschiff demonstriert und es werden elektronische Hilfsmittel für eine effizientere Transportgestaltung entwickelt. Im Hinblick auf aktuelle Verkehrsprognosen, angespannte Haushaltslagen und unter Umweltaspekten sollte die Binnenschifffahrt einen größeren Stellenwert erlangen. Es ist nach wie vor der relativ günstigste und ökologischste Verkehrsträger per Tonnenkilometer im Vergleich zu LKWs und der Bahn.“



Demonstration des Transportpotenzials von Wasserstraßen mit einem Container-Binnenschiffpilot auf der Weichsel, Polen © Rafat Modrzewski, Kujawsko Pomorskie Voivodship

Bergbau- und chemischen Industrie. Da die finnische Schifffahrt aufgrund der starken Eisbildung im Winter sowie einer überholungsbedürftigen Schleusenstruktur lediglich neun Monate im Jahr möglich ist, wurde unter anderem eine Kosten-Nutzen-Analyse zur Schleusenerweiterung durchgeführt, die zudem deutlich zeigte, dass der direkte Weg über die Wasserstraße auch der wirtschaftlichste Weg ist, um Güter aus der Saimaa Region in Richtung anderer europäischer Seehäfen zu transportieren. Gezielte Infrastrukturprojekte, Eisbrecharbeiten und die angedachte Verlängerung der Schleusen im Saimaa-Kanal sollen dazu beitragen, dass der Schiffsverkehr in den Saimaa-Gewässern elf Monate möglich sein wird. Zudem sollen hier dann künftig auch größere Transportschiffe eingesetzt werden können.

#### **Deutschland: Schaffung eines digitalen Informationsdienstes**

In Nord- und Ostdeutschland befassten sich das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), die IHK Ostbrandenburg, der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V. sowie Hafen Hamburg Marketing e.V. im Rahmen des EMMA-Projektes mit der Verbesserung des Transportmanagements durch die Entwicklung einer öffentlich zugänglichen georeferenzierten Web-Karte. Diese führt alle wichtigen digitalen Informationen rund um die Binnenschifffahrt zusammen und bildet sie übersichtlich ab. Der dabei entstandene Prototyp – der zunächst testweise für das Elbstromgebiet umgesetzt wurde – hält somit alles Wissenswerte für die Binnenschifffahrt bereit und trägt dazu bei, die Arbeit der Branche maßgeblich zu erleichtern.

Im Rahmen eines – durch das Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit geförderten – Andockprojektes wurde die digitale Testanwendung schließlich weiterentwickelt und kann heute unter dem Namen „BiSchi Online“ kostenlos als Informationsportal genutzt werden. Ob Auskunft über verfügbare Häfen zum Be- und Entladen, Informationen über Schleusen, Brücken und Pegelstände, aktuelle behördliche Meldungen zu Ereignissen auf

Binnenwasserstraßen (wie z.B. Sperrungen und Wartungsarbeiten) oder Neuigkeiten über den Verkehrsfluss – auf BiSchi Online finden Akteure der Binnenschifffahrt alle wissenswerten Daten samt eingebetteter Suchfunktion, die eine schnelle Navigation ermöglicht.

#### **BiSchi Online:**

<https://portblog.hafen-hamburg.de/de/wasserstrassen/>

#### **EMMA Extension**

Mit dem Ziel, die im Projekt EMMA gewonnenen Erkenntnisse zu verfestigen, haben die Projektpartner erfolgreich die Fortsetzung des Projektes (EMMA Extension) bis 2021 beantragt. Auf Basis der bisherigen Ergebnisse konzentrieren sie sich nun verstärkt darauf, praktische Lösungen umzusetzen, um die Binnenschifffahrt im Ostseeraum nachhaltig zu stärken. Auch hierbei ist es wieder von großer Bedeutung, auf europäischer Ebene zusammenzuarbeiten, um die Infrastruktur in den unterschiedlichen Ländern längerfristig auf einen Stand bringen zu können – während gleichzeitig sichergestellt wird, dass entsprechende Investitionen zielgerichtet eingesetzt werden.

## **EMMA**



*Kooperationsraum: Ostsee*

*Förderzeitraum: März 2016 bis Februar 2019*

*Themenschwerpunkt: Mobilität und Verkehr*

*Lead Partner: Hafen Hamburg Marketing e.V.*

<https://projects.interreg-baltic.eu/projects/emma-20.html>



## ART-Forum: Ein gemeinsamer Weg in den automatisierten Verkehr

Eine belebte Kreuzung im Herzen einer Großstadt wird rund um die Uhr frequentiert von vielen unterschiedlichen Fahrzeugen, die für dichten Verkehr, Staus und oftmals chaotische Situationen sorgen. Nicht selten sind damit erhebliche Risiken verbunden und Unfälle oft nicht zu vermeiden. Eine langfristige Lösung dieses Problems könnte die automatisierte Mobilität bringen – das heißt über ein System vernetzter Fahrzeuge, die sich ohne Eingriff eines menschlichen Fahrers sicher und zielgerichtet durch den Verkehr bewegen.

Zwar ist der Gedanke des automatisierten Straßenverkehrs nicht ganz neu – und es existieren bereits zahlreiche Projekte zur Klärung der entsprechenden technischen Anforderungen. Jedoch ist bisher wenig darüber bekannt, wie diese innovative Art der Fortbewegung nahtlos in die Stadt- und Verkehrsplanung eingebunden werden kann. So gilt es, sich intensiv mit Potenzialen, Herausforderungen und Risiken des automatisierten Fahrens auseinanderzusetzen, die Folgen für Stadt- und Autobahnverkehr auszuloten und entsprechende Steuerungsmechanismen zu entwickeln. Dabei muss z.B. die Frage geklärt werden, ob selbststeuernde Autos den Verkehr sicherer machen – oder ob dadurch mit einer enormen Zunahme des Verkehrsaufkommens zu rechnen ist.

### Für das Zukunftsthema sensibilisieren

Mit diesen und weiteren wichtigen Fragen beschäftigt sich das Interreg-Projekt ART-Forum (Automated Road Transport Forum), das Stadt- und Regionalverwaltungen, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister sowie Fachleute aus der Forschung vernetzt und somit die entscheidenden Interessenvertreter an einen Tisch bringt. Unter der Leitung der Freien Hansestadt Bremen arbeiten im Rahmen des bis 2022 laufenden Projektes insgesamt 14 Partner aus Belgien, Dänemark, Großbritannien, den Niederlanden und Norwegen mit dem Ziel zusammen, für das Zukunftsthema zu sensibilisieren und entsprechende Empfehlungen auszuarbeiten. Letz-



Selbstfahrender Bus im Pilotprojekt Aalborg (Dänemark) © Stadtverwaltung Aalborg (DK)

tere sollen dazu führen, dass Städte und Regionen im Nordseeraum die Möglichkeiten des automatisierten Straßenverkehrs in Zukunft stärker nutzen.

### Austausch und Vernetzung

Die Projektpartner übernehmen jeweils unterschiedliche Aufgaben, tauschen sich regelmäßig auf Workshops aus und vernetzen sich auf Fachveranstaltungen mit Experten aus der ganzen Welt. Neben der Hansestadt Bremen sind drei weitere Projektpartner aus Deutschland beteiligt. So analysiert der Oldenburger Projektpartner „Mobile Zeiten“ beispielsweise, wie autonome Mobilität im öffentlichen Verkehr realisiert werden und besonders der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) von der Digitalisierung profitieren kann. Die Verkehrsgesellschaft „Bremerhaven Bus“ liefert Fahrgastdaten sowie Erkenntnisse aus der Perspektive eines ÖPNV-Betreibers. Und das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) bringt seine Expertise in der Verkehrsmodellierung sowie eine eigens entwickelte Simulationssoftware ein.

### Übertragbare Planungswerkzeuge entwickeln

Im Rahmen des transnationalen Erfahrungsaustausches werden Szenarien und Wirkungen des automatisierten Fahrens entwickelt, von denen nicht nur die Stadt- und Verkehrsentwicklung in Bremen profitiert. Da die autonome Mobilität ein bedeutendes Thema in allen Interreg-Regionen ist, sollen übertragbare Planungswerkzeuge entwickelt werden, welche die regionale Entwicklung und das Verkehrssystem innerhalb der Nordseeregion in grundlegender Weise verändern. Hauptziel dabei ist es, den Straßenverkehr in Städten und Regionen effizienter zu gestalten, indem die dort für den Personen- und Gütertransport eingesetzten automatisierten Fahrzeuge die verfügbaren Kapazitäten und Räume besser nutzen. Eine flächendeckende Umsetzung autonomer Mobilität setzt die Schaffung grenzüberschreitender Bedingungen voraus. Daher ist es von entscheidender Bedeutung, dass europäische Partner zusammenarbeiten, sich austauschen und in enger Abstimmung geeignete Rahmenbedingungen entwickeln. ART-Forum bietet eine hervorragende Plattform dafür.



**Torben Quickert**  
Projektleiter ART-Forum,  
Freie Hansestadt Bremen

*„Wenn das Projekt ART-Forum gelingt, werden Kommunen und politische Entscheidungsträger in den nächsten zehn Jahren dazu in der Lage sein, gegenüber Industrie und Forschung sprachfähig zu sein und das automatisierte Fahren im Sinne der Ziele von nachhaltiger Mobilität erfolgreich in ihre Stadt- und Verkehrsplanung zu integrieren. Im Idealfall können – bei erfolgreicher technologischer Entwicklung – dann bereits die ersten Fahrzeuge im Straßenraum eingebunden werden.“*

<https://northsearegion.eu/art-forum/>



## „Ich wünsche mir ein breit aufgestelltes Programm, und sehe gute Ansatzpunkte mit dem neuen Politischen Ziel 5, einem bürgernäheren Europa“

**Interview mit Petra Schelkmann, Referatsleiterin Europäische Raumentwicklung im Ministerium des Innern und für Sport Rheinland-Pfalz, Vorsitzende des deutschen Ausschusses des Nordwesteuropaprogramms Interreg**

*Gegenwärtig stehen viele Projekte aus dem Interreg-Programmraum Nordwesteuropa (NWE) vor dem Abschluss und das Folgeprogramm wird bereits vorbereitet. Petra Schelkmann vom Ministerium des Inneren und für Sport Rheinland-Pfalz und Vorsitzende des deutschen Ausschusses des Nordwesteuropaprogramms berichtet über aktuelle und zukünftige Herausforderungen bei der Programmumsetzung.*

### **2020 endet die aktuelle Förderperiode. Wo steht das Nordwesteuropaprogramm und wie ist die Resonanz bei den Akteuren?**

In der aktuellen schwierigen Lage im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie COVID-19 steht natürlich auch das NWE-Programm vor besonderen Herausforderungen. Vor diesem Hintergrund haben wir bereits einige Maßnahmen zur Unterstützung unserer Projekte auf den Weg gebracht; weitere werden sicher folgen müssen. So haben wir beschlossen, dass Projektverlängerungen, die weniger als sechs Monate vor dem Abschlussdatum des Projekts beantragt werden, ausnahmsweise gewährt werden können. Voraussetzung dafür ist, dass diese unvorhergesehene Verzögerung im Zusammenhang mit den auf nationaler, regionaler, lokaler oder organisatorischer Ebene getroffenen Maßnahmen gegen das Coronavirus steht. Weiter sind wir, bzw. unsere Verwaltungsbehörde selbstverständlich im Austausch mit der Europäischen Kommission, um uns über weitere Ansatzpunkte und Maßnahmen zur Abfederung der Folgen der Corona-Pandemie COVID-19 für die Projekte auszutauschen.

Davon abgesehen steht das NWE-Programm vor den klassischen Herausforderungen, die laufenden Projekte so gut wie es geht zu begleiten und parallel das Folgeprogramm vorzubereiten. Auch hier stehen wir aufgrund des Brexits und der Zeitverzögerungen im Zusammenhang mit den Verhandlungen über den mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) und nun auch erschwerend aufgrund des Coronavirus vor ganz besonderen Herausforderungen.

### **Erste Projekte wurden bereits abgeschlossen, andere kommen bald zum Ende. Gibt es besondere Aktivitäten zur Kapitalisierung der Ergebnisse?**

Ja, wir haben bereits einen Kapitalisierungsauftrag abgeschlossen und der zweite Aufruf ist – Stand aktuell – für den Herbst (Oktober 2020 bis Januar 2021) geplant. Der Call wird offen sein für alle Projekte und wir sind gespannt auf die Anträge und hoffen natürlich, dass die Corona-Situation sich bis dahin entspannt hat.

Aufgrund der guten Resonanz des letzten Impact Events in Lille-Roubaix ist ein weiteres Impact Event für Anfang Dezember 2020 in Deutschland geplant, soweit man aktuell überhaupt Planungen machen kann. Hier stehen wir, bzw. die NWE-Kontaktstelle in meinem Referat aktuell im engen Austausch mit unserem Interreg-Sekretariat in Lille und den Kolleginnen in Nordrhein-Westfalen.

### **Wie ist Ihre Bilanz? Was waren persönliche Highlights?**

Meine persönliche Bilanz ist positiv. Wir haben trotz des späten Starts und der engen thematischen Ausrichtung engagierte Projekte auf den Weg bringen können und eine Vielzahl und Vielfalt an unterschiedlichen Projektpartnern erreichen können. Gleichwohl sehe ich auch Herausforderungen für die Zukunft. Interreg – und das gilt auch für die transnationalen Programme – muss wieder stärker vor Ort „sichtbar“ werden. Dazu möchte ich gerne beitragen. Positiv sehe ich die Professionalität unseres Programms, die vielen engagierten Projektpartner und die guten Projekte und natürlich die engagierte Arbeit der nationalen Kontaktstellen und unseres Gemeinsamen Sekretariates und unserer Verwaltungsbehörde im NWE-Programm. Als herausfordernd betrachte ich die thematische Konzentration des laufenden Programms. Hier erhoffe ich mir für die Zukunft eine neue Weichenstellung. Was wir brauchen sind wieder mehr Projekte, die konkret vor Ort wirken und den europäischen Mehrwert sichtbar machen.

Meine persönlichen Highlights? Das ist gar nicht so einfach. Generell hat mich die thematische Vielfalt der Projekte und der Akteure positiv überrascht. Weitere Highlights waren sicher auch, dass das NWE-Projekt Climate Active Neighbourhoods (CAN) den Regio-Stars-Awards 2019 in der Kategorie „Building climate-resilient cities“ gewonnen hat sowie die Besichtigung erfolgreicher NWE-Projekte im Rahmen des letzten Impact Events in Lille-Roubaix im Dezember 2019 und der Austausch mit den Projektpartnern.

### **Was wünschen Sie sich für die Zukunft des NWE-Programms?**

Ich persönlich wünsche mir für die Zukunft ein breit aufgestelltes NWE-Programm, welches sich auch dem Politischen Ziel 5, einem bürgernäheren Europa, widmet. Hier lassen sich meiner Meinung nach, vielfältige Bezüge auch zu den relevanten Sektorthemen wie dem Green Deal, Fragen der Ressourceneffizienz und zur Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit ableiten. Und in eigener Sache: Speziell für Rheinland-Pfalz erhoffe ich mir von dem neuen Politischen Ziel 5 Impulse für den städtischen und insbesondere den ländlichen Raum. Die Möglichkeit, hier Projekte zur Förderung einer integrierten sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Entwicklung (einschließlich des Kulturerbes) auf den Weg zu bringen, lässt hoffen. Für die Zukunft wünsche ich mir weiterhin gute und unbürokratische Beteiligungsmöglichkeiten, insbesondere für kleine und mittlere Kommunen.

## Territoriale Agenda der EU – Eine Zukunft für alle Orte

Die Territoriale Agenda der EU 2020 soll dabei helfen, den räumlichen Zusammenhalt in der EU zu verstärken. Neben dem wirtschaftlichen und dem sozialen Zusammenhalt ist die territoriale Kohäsion – um den englischen Begriff direkt einzudeutschen – seit 2009 explizit in Art. 3 des EU-Vertrags verankert. Die 2011 vereinbarte Agenda ist Teil eines Prozesses, der mit dem Europäischen Raumentwicklungskonzept 1999 begonnen hat. Die Agenda wird derzeit im Hinblick auf die neuen Herausforderungen und den neuen mehrjährigen Finanzrahmen der EU überarbeitet. Die neue Fassung soll während der deutschen EU-Ratspräsidentschaft auf einem informellen Ministertreffen Anfang Dezember 2020 beschlossen werden.

Die transnationalen Interreg-Programme 2014–2020 nehmen unterschiedlich Bezug auf die Agenda. Die Programme für Mitteleuropa und den Donauroum adressieren zum Beispiel funktionale Beziehungen in Stadtregionen und die Notwendigkeit einer polyzentrischen, d.h. nicht nur auf die Metropolen bezogenen Entwicklung. Das Alpenraumprogramm identifiziert die Territoriale Agenda als von überragender Bedeutung für Interreg und konkretisiert den integrierten Ansatz in mehreren sogenannten spezifischen Zielen, wie beispielsweise bei Aktivitäten zur Daseinsvorsorge, zur Mobilität, zum Kultur- und Naturerbe und zur Governance über mehrere Ebenen hinweg. Auf strategischer Ebene beziehen sich auch die anderen drei Programme (Ostsee, Nordsee, Nordwesteuropa) auf den integrierten Ansatz der Territorialen Agenda; dort spiegelt es sich allerdings weniger deutlich in den Projekten bzw. in der Anzahl entsprechender Projekte wider.

### Neues Bewusstsein für räumlichen Zusammenhalt

Warum wird die Agenda nun überarbeitet? Es ist europaweit etwas in Bewegung geraten bei der Betrachtung der Kommunen und Regionen, in denen die Menschen leben. Die Folgen der Finanz- und Wirtschaftskrisen ab 2007 haben ins Gedächtnis gerufen, dass die intensive Globalisierung der letzten Jahrzehnte nicht nur Individuen sehr unterschiedlich betrifft, sondern dass dies auch für Städte und Regionen insgesamt gilt. Standen in den letzten beiden Jahrzehnten vor allem Metropolen und größere Städte im Fokus wirtschaftspolitischer und auch vieler planerischer Diskussionen, umfassen diese jetzt auch andere Orte; sie haben sich geweitet für eine ganzheitlichere Betrachtung des Raums.



Sechs Prioritäten im Entwurf der überarbeiteten Territorialen Agenda © BBSR

Ein Schlagwort dafür ist die „Geografie der Unzufriedenheit“. Ausgehend von den Ergebnissen der Abstimmung zum EU-Austritt im Vereinigten Königreich und den Wahlergebnissen der US-Präsidentschaftswahlen 2016 beschreibt dieser Begriff den Zusammenhang zwischen langfristigem wirtschaftlichen Niedergang und einer Zustimmung für als populistisch bezeichnete Positionen. Dies wurde auch für nationale Wahlen 2013 bis 2018 in den Regionen der EU aufgezeigt (vgl. Dijkstra, L. Poelmann, H. und Rodrigues-Pose, A., 2018).

Auch bei den wirtschaftlichen Nachwirkungen der großen Rezession und der Eurokrise vor zehn Jahren zeigt sich die unterschiedliche Betroffenheit von Regionen sehr deutlich. Die Wirtschaftsleistung in Spanien sank bis 2013 auf 85 % und in Griechenland sogar auf 75 % des Niveaus vor den Krisen. 2017 hatten unter anderem Griechenland und Italien den Stand von 2008 noch nicht wieder erreicht. Spanien lag national knapp darüber, aber außer Madrid und drei weiteren Regionen lagen die meisten Regionen auch dort noch unter dem Niveau von 2008. Auch in anderen Ländern, wie Italien, Frankreich und Portugal, festigte die sehr unterschiedliche wirtschaftliche Erholung die regionalen Unterschiede innerhalb des Landes (mehr dazu im Europa-Atlas des BBSR, 2019).

Diese Entwicklungen haben das Bewusstsein für den räumlichen Zusammenhalt in Europa gestärkt und die zuständigen Ministerinnen und Minister dazu gebracht, eine Erneuerung der Territorialen Agenda der EU für den Zeitraum bis 2030 anzustreben. Die Konsequenzen der Corona-Epidemie auf diesen Prozess sind derzeit nicht abzusehen. Auch die räumlichen Wirkungen sind noch offen; erkennbar ist aber schon jetzt, dass die Krise die Mitgliedstaaten, aber auch die Regionen und sogar Städte sehr unterschiedlich trifft und die Disparitäten weiter zunehmen dürften.

### Herausforderungen und Prioritäten

Der Entwurf der überarbeiteten Fassung greift die Inhalte und Festlegungen der Vorversion auf und passt sie, wo erforderlich, an die neuen Herausforderungen an. Diese lassen sich in zwei große Gruppen einteilen: Zum einen nehmen seit einiger Zeit sowohl individuelle als auch räumliche Ungleichgewichte zu – ein Thema, das in Deutschland unter dem Stichwort gleichwertiger Lebensverhältnisse diskutiert wird. Zum zweiten erfordert die Klimakrise ein beherrztes und koordiniertes Vorgehen zur Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes, was wiederum Auswirkungen auf die Ungleich-



Ganzheitliche Betrachtung des Raums im Rahmen der neuen Territorialen Agenda © BBSR

gewichte haben kann – Stichworte sind hier Kohleregionen oder Energiearmut. Beide Themen haben einen klaren Bezug zu den aktuellen Prioritäten der Europäischen Kommission und ihrer Strategie für nachhaltiges Wachstum, dem Europäischen Green Deal.

Der Entwurf der überarbeiteten Territorialen Agenda leitet unter den Überschriften „Gerechtes Europa“ und „Grünes Europa“ sechs Prioritäten ab:

- Ausgewogenes Europa – eine ausgewogenere 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
- 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

## Umsetzung

Anfang Dezember werden die Ministerinnen und Minister über die aktualisierten Ziele und Handlungsansätze der Territorialen Agenda entscheiden. Die eigentliche Arbeit beginnt danach. Raumentwicklung ist kein eigenständiger Politikbereich der EU, und auch in den Mitgliedstaaten stand sie lange Zeit nicht im Fokus. Das hat sich, wie oben geschildert, etwas geändert und es ist zu hoffen, dass es in den nächsten Jahren mehr Handlungsoptionen gibt. Die Agenda ist ein vorwiegend mitgliedstaatliches Dokument, das in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission erarbeitet und vom Ausschuss der Regionen unterstützt wird. Damit sind auch die für die Umsetzung wesentlichen Akteure benannt: Die

Mitgliedstaaten, ihre Regionen und Kommunen und die Europäische Kommission sind gefordert, die Prioritäten der Agenda – auf informeller Basis – ebenenübergreifend zu berücksichtigen. Vor allem auf nationaler Ebene ist dabei die Einbindung der relevanten Fachpolitiken, der Zivilgesellschaft und sub-nationaler Einrichtungen bedeutsam. Letztere können unter anderem durch intensivierte Zusammenarbeit mit ihren Nachbarregionen und -kommunen einen wichtigen Beitrag zur Anwendung der Agenda leisten.

Ein konkretes Element zur Umsetzung sind Pilotaktionen, die von den Ministerien im Herbst gestartet werden sollen. Anders als bei der Urbanen Agenda für die EU, bei der mit den sogenannten Urban Partnerships eine eigene Kategorie von Projekten geschaffen wurde, sind diese Pilotaktionen flexibel und sollen auf bestehende Strukturen (und Budgets) zurückgreifen.

Mittelfristig können auch die Interreg-Programme bei der Umsetzung der Territorialen Agenda eine wichtige Funktion übernehmen, sofern es gelingt, sie nicht zu stark sektoral zu fokussieren, sondern auch Möglichkeiten für Projekte zu schaffen, die einen sektorübergreifenden, dafür aber raumbezogenen Ansatz verfolgen, z.B. im Hinblick auf Stadt-Umlandbeziehungen oder die verschiedenen Angebote der Daseinsvorsorge in benachteiligten Regionen.

.....  
**Aktuelle Informationen zur erneuerten Territorialen Agenda:**  
[www.territorialagenda.eu](http://www.territorialagenda.eu)  
.....

## „2025 haben Interreg-Projekte europaweit 500 gemeinsame Lösungen für ein grüneres Europa entwickelt“

Gemeinsame Indikatoren würden künftig solche Aussagen möglich machen. Interreg lebt von seinen Erfolgsgeschichten: Projektbeispiele, lokale Ergebnisse, Anekdoten. Wer allerdings nach Zahlen zu Interreg-Ergebnissen sucht, merkt schnell, dass diese nur für den jeweiligen Programmraum aggregiert vorliegen. Europaweite Zahlen fehlen bislang oder bleiben oberflächlich etwa auf Ebene der Projektzahlen.

Eine aktuelle Analyse bisheriger Indikatorensysteme im Rahmen des MORO-Projekts des BBSR „Interreg: Räumliche Effekte der transnationalen Zusammenarbeit und ihre Messbarkeit“ ergab, dass es in der aktuellen Förderperiode sowohl bei den Output- als auch bei den Ergebnisindikatoren zwischen den Programmräumen erhebliche inhaltliche Übereinstimmungen gab, dass sich das genaue Wording der Indikatoren aber immer unterschied. So wurden bei den Outputs mehrheitlich Strategien, Instrumente, Wissenstransfer und Strukturen gemessen. Bei den Ergebnissen ging es um Kapazitäten, Kooperationsintensität und Umsetzungsgrad der entwickelten Instrumente.

Basierend auf diesen Übereinstimmungen liegt es nahe, in der neuen Förderperiode die Indikatoren zu vereinheitlichen, um programmübergreifend aggregieren zu können. Die Europäische Kommission plant, zum ersten Mal ab 2021 Interreg spezifische Indikatoren einzuführen. Diese werden einerseits als recht allgemein kritisiert, bilden andererseits eine gute Grundlage als kleinsten gemeinsamer Nenner und werden konkreter, sobald sie in Zusammenhang mit dem jeweiligen politischen Ziel (etwa ein grüneres Europa) gestellt werden. Mehrere Interreg B-Programme haben eine gemeinsame Liste der geeignetsten Indikatoren erstellt (vgl. Tabelle rechts). Eine europaweite Nutzung dieser Indikatoren ist aus Sicht des BBSR wünschenswert, denn es würde erstmals eine aussagefähige Aggregation der Interreg-Ergebnisse ermöglichen.

Auf der Liste fehlen Indikatoren, die Kapazitäten und Fähigkeiten von Akteuren oder Institutionen messen. Mögliche gemeinsame Indikatoren sind: „Organisations / Individuals with enhanced capacity thanks to cooperation“. Auch spiegeln die verfügbaren Interreg spezifischen Indikatoren kaum ab, welche Regionen, also etwa städtische, ländliche oder periphere, im Fokus von Projektaktivitäten stehen. Auf Basis flächendeckender Angaben dazu könnte der Beitrag von Interreg zur Kohäsionspolitik greifbarer kommuniziert werden. Das BBSR setzt sich dafür in den Interreg-Gremien ein.

### Mögliche Liste gemeinsamer Interreg-Indikatoren

Outputindikatoren		Ergebnisindikatoren	
RCO 116	Jointly developed solutions	RCR 104	Solutions taken up or up-scaled by organization
RCO 83	Strategies and action plans jointly developed	RCR 79	Joint strategies and action plans taken up by organisations
RCO 84	Pilot actions developed jointly and implemented in projects	RCR 85	Participations in joint actions across borders after project completion
RCO 118	Organisations cooperating for the multi-level governance of macroregional strategies		Corresponding RCR not in the regulation

Diese Indikatoren können ebenfalls verwendet werden, aber sie werden vom Programm überwacht und nicht von Projekten erhoben:

RCO 87	Organisations cooperating across borders	RCR 84	Organisations cooperating across borders after project completion
--------	--	--------	---

Quelle: Ratsposition zum Anhang der EFRE Verordnung ([https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CONSIL:ST\\_10285\\_2019\\_INIT&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CONSIL:ST_10285_2019_INIT&from=EN))



**Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung**  
im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung



### 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 13 | Europäische Stadt- und Raumentwicklung | Brigitte Ahlke | [interreg@bbr.bund.de](mailto:interreg@bbr.bund.de) | [www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de) | [www.interreg.de](http://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](mailto:beatrice.thul@bbr.bund.de) | Stichwort: Interreg Journal

**Bildnachweis:** Titelbild: © Pixabay | Seite 2: © S. Werner | Seite 3: © Rafal Modrzewski, Kujawsko Pomorskie Voivodship | Seite 4: © Stadtverwaltung Aalborg (DK) | Seite 5: © Petra Schelkmann | Seite 6: BBSR | Seite 7: 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.