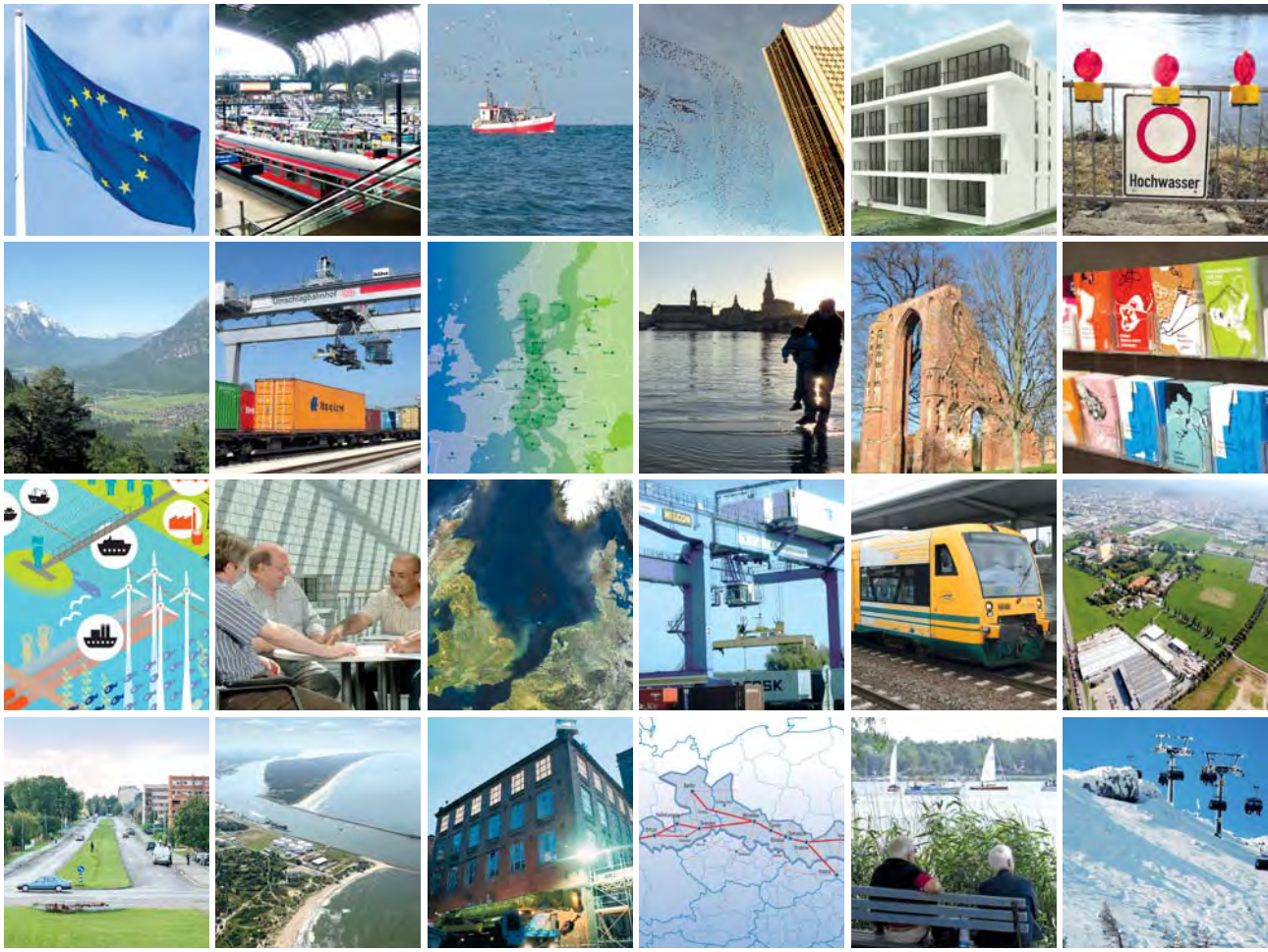
Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

INTERREG B
ZUSAMMENARBEIT. GRENZENLOS.

Partnerschaftlich für Europa

Das „Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit“ 2007–2013
Bilanz und Ausblick



Verkehr Mobilität Bauen Wohnen Stadt Land Verkehr Mobilität Bauen
Wohnen Stadt Land **www.bmvbs.de** Verkehr Mobilität Bauen Wohnen
Stadt Land Verkehr Mobilität Bauen Wohnen Stadt Land Verkehr Mobilität

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

der Umgang mit dem Klimawandel, die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit, der demografische Wandel sowie Infrastrukturlösungen für veränderte Mobilitätsanforderungen sind beispielhafte europäische Herausforderungen, die gemeinsames Handeln erfordern. Um die damit verbundenen Aufgaben erfolgreich meistern zu können, setzen Europas Städte, Regionen und Mitgliedstaaten zunehmend auf Gemeinschaftsstrategien.

Genau hier setzt die Europäische Territoriale Zusammenarbeit – kurz: INTERREG – an: Ihr Ziel ist es, wegweisende Instrumentarien für erfolgreiches Miteinander zu entwickeln sowie kreative Ansätze zu fördern. Unter Federführung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung trägt die transnationale Zusammenarbeit mit ihren sog. INTERREG-B-Programmen wesentlich dazu bei, grenzüberschreitende Ansätze effizient und transparent zu machen. Die geförderten Projekte zeigen, dass staatenübergreifende Lösungen nationale Ansätze oft sinnvoll ergänzen und erweitern. Mit vergleichsweise wenig Geld werden viele Hebel in Bewegung gesetzt, um Investitionen vorzubereiten, den Ressourceneinsatz zu bündeln, langfristige Kooperationen aufzubauen und Öffentlich-Private Partnerschaften zu etablieren. Damit schärfen die INTERREG-B-Programme den „europäischen Blick“ in Städten und Regionen und lassen die europäische Idee vor Ort sichtbar werden. Als Plattform zum Erfahrungsaustausch sind die transnationalen Projekte also auch ein Stück gelebtes Europa.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung stellt mit dem „Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit“ Mittel für INTERREG-B-Projekte bereit, die für Deutschland von besonderem Interesse sind. Die vorliegende Broschüre informiert über den aktuellen Stand dieser Vorhaben und stellt interessante Ergebnisse vor. Zudem werden Anregungen für weiterführende Diskussionen und ein Ausblick auf die neue Förderperiode ab 2014 gegeben. So können wir bereits heute gemeinsam daran arbeiten, die Erfolgsgeschichte der transnationalen Zusammenarbeit fortzuführen.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre, die Perspektiven erweitert und Grenzen überwindet!

Dr. Peter Ramsauer, MdB
Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Inhalt

Vorwort 1

1. Zusammenhalt: Territoriale Kooperation als gemeinsames Ziel 4

2. Überblick: Das „Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit“ 2007–2013 6

3. Vorgestellt: 23 transnationale EU-Projekte 8

3.1 Stadt- und Regionalentwicklung 9
Second Chance 10
MANDIE 11
ACT4PPP 12
AQUAFIMA 13
BaltSeaPlan 14

3.2 Mobilität und Verkehr 15
INTER-Regio-Rail 16
Scandria 17
SoNorA 17
Via Regia Plus 18
TRANSITECTS 19
RAILHUC 20
Amber Coast Logistics 21
Dryport 22

3.3 Energieeffizienz und Klimawandel 23
Longlife 24
Urb.Energy 25
CLISP 26
C3-Alps 27
LABEL 28
North Sea Ballast Water Opportunity 29

3.4 Wirtschaft, Arbeit, Leben 30
Best Agers 31
Creative Cities 32
HELPS 33
AGORA 2.0 34

4. Perspektive: Die neue Strukturfondsperiode ab 2014 35

5. Glossar: Stichworte zu den Projekten 38

Anhang: Übersicht der geförderten Projekte 41

1 Zusammenhalt: Territoriale Kooperation als gemeinsames Ziel

Herausforderungen und europapolitische Grundlagen

Es gibt viel zu tun in Europa: die Bewältigung der Finanzkrise mit ihren wirtschaftlichen Auswirkungen, der Umgang mit dem Klimawandel, steigende Energiepreise oder der demographische Wandel. Die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten stehen vor der Aufgabe, diesen Herausforderungen zu begegnen und gleichzeitig die im Vertrag von Lissabon vereinbarten Ziele umzusetzen – also sozial, wirtschaftlich und räumlich „territorial" zusammenzuwachsen. Mit der Strategie „Europa 2020" hat die EU einen Fahrplan für die Bewältigung der aufgezeigten Herausforderungen festgelegt. Eine auf Wissen und Innovation basierende, wettbewerbsfähige, Ressourcen schonende, ökologische Wirtschaft, erhöhte Beschäftigung sowie soziale Integration und Armutsbekämpfung werden eingefordert.

Dass die Umsetzung der Europa-2020-Ziele nur gelingen kann, wenn die Potenziale aller Regionen einbezogen und Wachstumsimpulse entsprechend genutzt werden, verdeutlichen die europäischen Raumordnungsminister mit der Territorialen Agenda 2020 (TA 2020), auf die sie sich im Mai 2011 verständigt haben. Zur Umsetzung der Europa-2020-Strategie schlagen die Minister sechs „territoriale Prioritäten" vor:

- Förderung einer polyzentrischen und ausgewogenen Raumentwicklung
- Förderung der integrierten Entwicklung in Städten, ländlichen Gebieten und Sonderregionen
- Territoriale Integration in grenzüberschreitenden und transnationalen funktionalen Regionen
- Gewährleistung der globalen Wettbewerbsfähigkeit von Regionen durch eine starke lokale Wirtschaft
- Verbesserung der territorialen Anbindung für den Einzelnen, Gemeinden und Unternehmen
- Verwaltung und Verknüpfung der Umwelt-, Landschafts- und Kulturgüter von Regionen

Ergänzend zur TA 2020 hat die „Leipzig Charta für die nachhaltige europäische Stadt" von 2007 nach wie vor Bedeutung. Sie befasst sich mit dem Ausbau von Wettbewerbsfähigkeit sowie sozialem und territorialem Zusammenhalt in den Städten Europas. Dabei wird der integrierten Stadtentwicklungspolitik und der Schaffung geeigneter Rahmenbedin-

gungen auf nationaler und europäischer Ebene – insbesondere auch dem Aufbau neuer Governance-Strukturen – entscheidendes Gewicht beigemessen.

Beide Dokumente sollen dazu anregen, Engagement, Handlungsoptionen und kreative Ansätze über Verwaltungsgrenzen hinweg zu verwirklichen, um regional passgenaue Antworten auf die dringendsten Probleme in Europa zu finden. Territoriale Ansätze in die Umsetzung europäischer Politiken einzubeziehen ist ein erster Schritt in diese Richtung.

Kooperation transnational: INTERRG IV B

Die Europäische Union unterstützt die raumentwicklungspolitische Zusammenarbeit von Städten und Regionen ihrer Mitgliedstaaten seit 1997. Mit den Programmen zur europäischen territorialen Zusammenarbeit wird unter dem Schwerpunkt INTERREG IV B die raum- und ressortübergreifende Zusammenarbeit über Staatsgrenzen hinweg gefördert. Als projektbezogene, transnationale Kooperation wird sie im Rahmen der europäischen Strukturpolitik aus dem EFRE, dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung, bezuschusst. So werden Akteure aus Wirtschaft, Wissenschaft, Verwaltung und Nichtregierungsorganisationen zusammengebracht, um gemeinsam Unterschiede zwischen den Regionen abzubauen, zu einer ausgeglichenen räumlichen Entwicklung beizutragen und so das Zusammenwachsen und die Wettbewerbsfähigkeit Europas voranzubringen.

Im Rahmen der transnationalen Zusammenarbeit werden aktuell 13 Kooperationsräume oder Programme unterschieden, in denen eine Vielzahl von unterschiedlichen Projekten durchgeführt werden. Deutschland ist in fünf dieser Räume vertreten: Alpenraum, Mitteleuropa, Nordseeraum, Nordwesteuropa und Ostseeraum. Die Projekte werden im Rahmen von vier übergeordneten Förderzielen umgesetzt:

- Innovation und Wirtschaftsentwicklung
- Umwelt, Ressourcenschonung, Klimawandel und Risikovorsorge
- Erreichbarkeit und Mobilität
- Integrierte Stadt- und Regionalentwicklung

Schwerpunkte der aktuellen transnationalen Programme und Projekte sind die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und Innovation, die Schaffung und der Erhalt dauerhafter Arbeitsplätze sowie die Gewährleistung einer nachhaltigen Entwicklung. Sie leisten damit bereits heute einen umfangreichen Beitrag zu den Prioritäten der Europa-2020-Strategie: Ihnen kommt bei der Umsetzung der Europa-2020-Ziele die wichtige Rolle der „Verortung“ zu. Durch konkrete Umsetzungsprojekte – wie jene, die über das „Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit“ begleitet und in dieser Broschüre vorgestellt werden – kann vor Ort in den Kommunen und Regionen gezeigt werden, wie mit den in Europa 2020 genannten Herausforderungen umgegangen werden kann.

Überblick:

Das „Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit“ 2007–2013

Aufgrund seiner zentralen geographischen Lage in Europa ist Deutschland ein wichtiger Partner für die transnationale Zusammenarbeit und engagiert sich entsprechend stark. Über das „Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit“ werden INTERREG-B-Projekte vom Bund finanziell unterstützt und politisch begleitet. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) fördert damit gezielt die Beteiligung deutscher Partner an europäischen Leitprojekten. Dabei wird die Umsetzung der Territorialen Agenda und der Leipzig Charta angestrebt. Es geht besonders darum, die Europakompetenz von Städten und Regionen zu stärken, die Einbindung in überstaatliche Netzwerke zu gewährleisten und die Umsetzung von Prioritäten der europäischen Raumentwicklung gezielt von deutscher Seite mit zu gestalten. Gleichzeitig leisten die Projekte durch ihre Einbindung in nationale Raumentwicklungsstrategien einen entscheidenden Beitrag zur bundesdeutschen Raumentwicklung: Sie setzen gezielte Impulse für die Raumordnung und helfen bei der besseren Nutzung der wirtschaftlichen Potenziale zur Überwindung struktur- und wirtschaftspolitischer Herausforderungen. Wichtiges Kriterium für das Engagement des BMVBS in transnationalen Projekten ist die Einbindung von Partnern aus den neuen EU-Mitgliedstaaten. Auch die Verbesserung der ökonomischen Situation in Städten und Regionen und die Einbindung privater Partner in die Raumentwicklung sind dabei von Bedeutung.

Der Deutsche Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V. unterstützt im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die durch das „Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit“ kofinanzierten Projekte. Dafür ist der Deutsche Verband entweder als Projektpartner, als Lead Partner oder im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit eingebunden. Er nimmt damit eine Position als Ansprechpartner und Mittler im Bereich der europäischen Stadt- und Raumentwicklung ein.

INFO

Die aktuell geförderten Projekte zeigen, dass staatenübergreifende Lösungen nationale Ansätze in mehrfacher Hinsicht sinnvoll ergänzen und erweitern: Ein wichtiger Schwerpunkt ist beispielsweise der Ausbau transeuropäischer Netze und die Entwicklung abgestimmter Verkehrsverbindungen entlang der europäischen West-Ost- und der Nord-Süd-Achsen. Ein weiteres bedeutendes Thema in ausgewählten Projekten ist die Anpassung an den Klimawandel durch energetische Sanierung, gesteigerte Energieeffizienz und gemeinsames Risikomanagement. Auch der Umgang mit dem demographischen Wandel, die Inwertsetzung von Baukulturerbe, die Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Hand und Privatwirtschaft sowie die Potenziale der Kreativwirtschaft für die Stadtentwicklung gewinnen im Kontext des territorialen Zusammenhalts an Bedeutung.

Mit einem Budget von insgesamt knapp 3,8 Millionen Euro förderte das BMVBS mit dem „Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit" zwischen 2007 und März 2012 gut 60 verschiedene INTERREG-B-Projekte aus allen fünf Programmräumen mit deutscher Beteiligung. Für die Projekte werden dabei drei verschiedene Förderarten unterschieden: die Vorlauffinanzierung, die Kofinanzierung und die Andockfinanzierung. Dabei muss sich ein Projekt nicht auf eine Art der Förderung beschränken, sondern kann bei Bedarf theoretisch Vorlauf-, Ko- und Andockfinanzierung in Anspruch nehmen.

Bei 27 Projekten[1] beteiligte sich das Bundesprogramm mit einem Gesamtvolumen von insgesamt 2,1 Millionen Euro an der nationalen Kofinanzierung, womit deutsche Projektpartner bei der Finanzierung ihres aufzubringenden Eigenanteils[2] unterstützt werden. 37 Projekte wurden durch eine Vorlauffinanzierung in Höhe von insgesamt etwa 870.000 Euro unterstützt. Dabei erhalten federführende deutsche Projektpartner bereits in der Phase der Antragserarbeitung eine finanzielle Unterstützung, um geeignete Projektpartner in anderen Staaten zu finden, den Organisations-, Planungs- und Abstimmungsprozess zu koordinieren und so schließlich einen qualifizierten Projektantrag einzureichen. Die Ergebnisse können sich sehen lassen: Die Erfolgsquote von Projekten, die bei der Antragstellung unterstützt wurden, liegt deutlich über dem Durchschnitt aller eingereichten Projekte. Außerdem wurden 19 so genannte Andockprojekte mit insgesamt etwa 770.000 Euro durch das „Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit" unterstützt. Dadurch sind Maßnahmen umsetzbar, die von besonderem Bundesinteresse sind, aber im Rahmen des INTERREG-Projektes nur unzureichend durchgeführt werden. Projekte können so flexibel auf neue Erkenntnisse und Umstände reagieren, die erst während der Projektdurchführung auftreten. Auch Maßnahmen zur breiteren Kommunikation und zur Verstetigung der Projektergebnisse sind förderfähig.

Kapitel 3 stellt die aus dem Bundesprogramm kofinanzierten Projekte vor. Tabellarische Übersichten aller unterstützten Projekte (Kofinanzierung, Vorlauffinanzierung und Andockfinanzierung) finden sich im Anhang.

1 Davon haben vier Projekte zwar bereits eine Förderzusage erhalten, sind jedoch zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Broschüre noch nicht angelaufen und fehlen deshalb bei den detaillierten Projektbeschreibungen ab Seite 8.

2 Je nach Programmraum kann der Zuschuss der EU aus EFRE-Mitteln für Einzelprojekte zwischen 50 und 75 Prozent der förderfähigen Kosten betragen. Die restlichen 25 bis 50 Prozent müssen die Projektpartner als Eigenanteil aufbringen.

Vorgestellt:

23 transnationale EU-Projekte

3

3.1 Stadt- und Regionalentwicklung
- Second Chance
- MANDIE
- ACT4PPP
- AQUAFIMA
- BaltSeaPlan

3.2 Mobilität und Verkehr
- INTER-Regio-Rail
- Scandria
- SoNorA
- Via Regia Plus
- TRANSITECTS
- RAILHUC
- Amber Coast Logistics
- Dryport

3.3 Energieeffizienz und Klimawandel
- Longlife
- Urb.Energy
- CLISP
- C3-Alps
- LABEL
- North Sea Ballast Water Opportunity

3.4 Wirtschaft, Arbeit, Leben
- Best Agers
- Creative Cities
- HELPS
- AGORA 2.0

3.1

Stadt- und Regional-entwicklung

© Hans Blossey

Städte sind der Motor einer intelligenten, nachhaltigen und integrativen Entwicklung. Folglich müssen Stadt- und Regionalentwicklung in gegenseitiger Abhängigkeit voneinander betrachtet werden. Traditionell sind die europäischen Städte besonders durch die Industrialisierung geprägt. In der heutigen Dienstleistungsgesellschaft beeinflussen aber vor allem der Rückzug großer Industriebetriebe sowie die Dynamik anderer Wirtschaftszweige, wie der Kultur- und Kreativwirtschaft, das Bild unserer Städte und Regionen. Daher gilt es, neue Formen der Zusammenarbeit zwischen privaten und öffentlichen Akteuren zu finden und lokale wie regionale Ökonomien zu stärken, um so nachhaltige und belastbare Strukturen zu schaffen. Eine wichtige Rolle dabei übernehmen die Innenstädte, die in Verbindung mit ihren Stadtteilen und -zentren eine funktionale Einheit bilden. Für eine ausgewogene Regionalentwicklung in Europa sind aber auch planerische Aktivitäten in Küsten- und Meeresgebieten unabdingbar. Hier gilt es, Interessens- und Nutzungskonflikte, die sich z. B. zwischen Fischerei, Tourismus und Transport ergeben können, zu lösen, und umfassend abwägende, vorausschauende Maßnahmen in der maritimen Raumplanung zu finden. Die hier vorgestellten fünf Bundesprogrammprojekte greifen diese Themen auf. Sie bringen vorhandene, endogene Potenziale in übergreifenden strategischen Ansätzen zusammen, um so die Region insgesamt zu stärken. Durch den Aufbau überregionaler Netzwerke zwischen verschiedenen Regionen mit ähnlichen Problemlagen werden transnationales Know-how generiert und kommunale wie regionale Aufgaben mit innovativen Ansätzen gelöst. Die transnationale Herangehensweise ist dabei insofern relevant, als dass wertvolle Ergebnisse und Produkte nicht nur vor Ort, sondern auch in einem überstaatlichen Netzwerk Geltung haben, nach gleichem Muster funktionieren und so schließlich übertragbar sind. So funktioniert Europa heute.

Leipziger Baumwollspinnerei | © Claus Bach

Kreativwirtschaftliche Impulse – eine zweite Chance für Industriebrachen

Durch den Wandel von der Industrie- zu einer Dienstleistungsgesellschaft sind in mitteleuropäischen Städten viele Industriebrachen entstanden, da sich die traditionellen Wirtschaftsbetriebe zurückziehen. Die zehn Projektpartner von „Second Chance“ haben sich der Herausforderung gestellt, diese oftmals denkmalgeschützten Liegenschaften durch künstlerische und kulturelle Impulse zu revitalisieren und den Brachen sowie den angrenzenden Stadtteilen damit eine „zweite Chance“, zum Beispiel im kreativwirtschaftlichen Bereich, zu geben.

„Der europäische Impuls durch ‚Second Chance‘ hat in Nürnberg wesentlich dazu beigetragen, dass auf dem AEG-Gelände eine zukunftsfähige Entwicklung kräftig an Fahrt gewonnen hat. Der Erfahrungsaustausch mit den internationalen Projektpartnern hat sich dabei für die Nachhaltigkeit des Projektes als besonders wichtig erwiesen.“

Dr. Ulrich Maly,
Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg

SECOND CHANCE

From Industrial Use to Creative Impulse
Laufzeit: 2010–2013
Lead Partner: Stadt Nürnberg, Amt für Kultur und Freizeit
10 Partner aus Deutschland, Italien, Polen und Slowenien

„Second Chance“ revitalisiert ehemalige Industriebrachen durch kreativwirtschaftliche Impulse.

www.secondchanceproject.eu

Die öffentlichen und privaten Partner aus fünf Städten in Deutschland, Italien, Polen und Slowenien haben dafür in Pilotprojekten kulturelle Einrichtungen ausgebaut. Für eine nachhaltige Umsetzung der weiteren Revitalisierungsmaßnahmen werden Konzepte für Öffentlich-Private Partnerschaften sowie Managementpläne entwickelt. Außerdem verfolgen die Projektpartner eine gemeinsame Kommunikationsstrategie, die z. B. eine Marketingstudie sowie eine Wanderausstellung beinhaltet.

In Nürnberg entstand auf dem ehemaligen AEG-Gelände ein Mehrzwecksaal, in dem theaterpädagogische Workshops und Kulturveranstaltungen stattfinden. In der Halle 14 der ehemaligen Baumwollspinnerei Leipzig wurden Künstlerateliers für Stipendien- und internationale Austauschprogramme eingerichtet. Veranstaltungen mit Stadtteilbezug sollen in der neu ausgebauten Halle des vormaligen Straßenbahndepots in Krakau stattfinden. Zur Vorbereitung der Sanierung der ehemaligen ROG-Fahrradfabrik in Ljubljana wird ein Informations- und Ausstellungszentrum in Containerarchitektur errichtet. Und in Venedig schließlich entsteht im Turm „Torre di Porta Nuova“ auf dem Arsenale-Gelände eine Ideenschmiede für das gesamte Gelände.

Die Investitionsmaßnahmen in den verschiedenen Städten werden nach ihrer Realisierung durch die anderen Projektpartner evaluiert. Die Bewertungen fließen anschließend in die Weiterentwicklung der jeweiligen Managementpläne ein. Durch den engen kulturellen Austausch werden langfristige Beziehungen eingegangen. Für die Zukunftsfähigkeit der Institutionen haben die Projektpartner außerdem Folgeprojekte entwickelt.

Starke Stadtteilzentren für lebendige Städte

Infostände im Supermarkt in Stuttgart weisen Käufer auf die Angebote lokaler Einzelhändler hin | © BBSR

Eine Stadt ist lebenswert, wenn sie neben einem Zentrum attraktive und lebendige Stadtteile besitzt. Das ist der Ansatz des EU-Projektes MANDIE „Managing District Centres in Northwest Europe“. Insgesamt haben sieben Städtepartner und vier wissenschaftliche Institutionen aus Großbritannien, Deutschland, Belgien und den Niederlanden nachhaltige und transnationale Maßnahmen zur Stärkung von benachteiligten Stadtteilen in europäischen Städten entwickelt.

Die Projektpartner verband dabei die Frage: Wie kann die Attraktivität von Stadtteilzentren gestärkt und die lokale Kaufkraft gehalten beziehungsweise gesteigert werden? Zu diesem Zweck wurden Maßnahmen in den Bereichen Marketing, Kooperationen/Beteiligung, Mobilität, Stadtteil- und Leerstandsmanagement entwickelt. Auch das Aufgabenprofil eines Stadtteilmanagers wurde definiert und das Stadtteilmanagement als Schwerpunkt in Bachelor und Masterstudiengänge der öffentlichen Verwaltung, Stadtplanung und der Wirtschaftswissenschaften integriert.

Zentrales Anliegen des Projektes war es, die Dienstleistungsangebote für den täglichen Bedarf in den Nahversorgungszentren zu erhöhen, die Stadtteile als Identifikationsräume für die Bewohner zu gestalten, Leerstände zu minimieren und den lokalen Arbeitsmarkt zu stärken. Lokale Akteure, Einzelhändler, Dienstleister, Gewerbevereine und Werbegemeinschaften wurden in die Stadtteilaktionen eingebunden und von einer deutschen und einer englischen Hochschule wissenschaftlich begleitet.

Die besten 30 praxiserprobten Maßnahmen aus dem Projekt wurden in der Broschüre „Toolbox“ zusammengefasst, die in den Sprachen Englisch und Deutsch bezogen werden kann. Darüber hinaus entstand das „Handbuch für Stadtteilmanager“ sowie der „Survival Kit for Retail in Suburban Districts“. Durch die Publikationen wird die europaweite Übertragbarkeit der erprobten Methoden gewährleistet.

„Unser aller Ziel muss es sein, die Attraktivität und Lebendigkeit der Stadtbezirke nachhaltig zu erhöhen. Dank ‚MANDIE’ gelang es uns, gemeinsam mit Bürgern, Vereinen und Unternehmen ein großes Spektrum an innovativen Instrumenten sowie Werbe- und Marketingmaßnahmen zur Stärkung der Stadtteile umzusetzen. Auf diese Ergebnisse können wir stolz sein. Die Erfolge sind bestens auf andere europäische Städte übertragbar.“
Dr. Wolfgang Schuster,
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart

MANDIE

Managing District Centres in Northwest Europe
Laufzeit: 2008–2011
Lead Partner: Landeshauptstadt Stuttgart, Abteilung Wirtschaftsförderung
11 Partner aus Belgien, Deutschland, Großbritannien und den Niederlanden

„MANDIE“ fördert ein integriertes Stadtteilmanagement zur Stärkung lebendiger Städte in Nordwesteuropa.

www.district-management.eu

Pilotprojekt Reininghaus Graz | © ACT4PPP

Private Akteure in lokale Entwicklungsprozesse einbinden

Viele Städte und Regionen haben mit schrumpfenden öffentlichen Haushalten zu kämpfen. Vor diesem Hintergrund sind Modelle Öffentlich-Privater Partnerschaften (ÖPP) gefordert, bei denen die Privatwirtschaft verstärkt in lokale Initiativen eingebunden wird. Obwohl es in vielen Ländern Europas bereits Erfahrungen mit ÖPP in der Stadtentwicklung gibt, mangelt es noch an öffentlicher und politischer Akzeptanz für dieses Modell. „ACT4PPP – Transnational Actions for Public Private Partnerships" wollte deshalb untersuchen, wie unter den bestehenden Rahmenbedingungen eine bessere Einbindung der Privatwirtschaft in den Städtebau ermöglicht werden kann.

„Dieses Projekt initiierte eine wichtige Debatte über die Anwendung Öffentlich-Privater Partnerschaften für Städtebauprojekte. Es erweiterte das Bewusstsein für die breiten Anwendungsmöglichkeiten von ÖPP-Modellen und ermöglichte es, wichtige Erfahrungen in einem internationalen Rahmen auszutauschen."

Hans Wilhelm Alfen,
Professor für Betriebswirtschaftslehre im Bauwesen der Bauhaus-Universität Weimar

Die 17 Projektpartner von „ACT4PPP" strebten an, Öffentlich-Private Partnerschaften als ergänzende Beschaffungsvariante zur Eigenrealisierung mit nationaler Förderung zu etablieren. Ziel waren dabei Kooperationsformen, von denen beide Partner profitieren können. Das mitteleuropäische Projekt wurde von einer vielfältigen Partnerschaft aus Stadtverwaltungen, Landesentwicklungsgesellschaften, Verbänden sowie Beratungs- und Forschungseinrichtungen getragen.

In zwölf lokalen Pilotprojekten in Mitteleuropa wurden parallel unterschiedliche Kooperationsmöglichkeiten zwischen öffentlichen und privaten Akteuren in der Praxis getestet. Dabei wurden nicht nur ‚traditionelle' ÖPP-Modelle mit öffentlichen Bildungs- und Versorgungseinrichtungen untersucht, vielmehr beschäftigten sich die Pilotprojekte auch mit Brachflächenentwicklung, Freizeit- und Kultureinrichtungen, dem Wohnungsbau sowie dem Aufbau von Einrichtungen zur Wirtschaftsförderung. Durch lokale Aktionen in Form von Machbarkeitsstudien, Kommunikationsarbeit, Managementplänen und Workshops mit Bürgern konnten sich die Kooperationsprojekte politisch in den Städten verankern und diese für das Thema ÖPP sensibilisieren.

„ACT4PPP" hat aufgezeigt, dass es gerade für die Entwicklung von B-Lagen notwendig ist, einen ausgewogenen Mix aus Förder- und Eigenmitteln sowie privatem Kapital zu akquirieren, um langfristig den zunehmenden Investitionsbedarf decken zu können.

ACT4PPP

Transnational Action for Public-Private Partnerships
Laufzeit: 2008–2011
Lead Partner: BVLEG Bundesvereinigung der Landes- und Stadtentwicklungsgesellschaften
17 Partner aus Deutschland, Italien, Österreich, Polen, der Slowakei, Slowenien und Tschechien

„ACT4PPP" setzt sich für Öffentlich-Private Partnerschaften in der Stadtentwicklung ein.

www.act4ppp.eu

Die regionale Entwicklung durch Aquakultur befördern

Fischerboot gefolgt von Möwen, Rostock Warnemünde
© Nardine Stybel, 2007

Die natürlichen Bestände bedeutender Fischarten der Ostsee sind durch Überfischung bedroht. Dabei wirkt sich eine zu intensive Befischung nicht nur negativ auf das Ökosystem aus, sondern auch auf die regionale Wirtschaft. Die Nachfrage der Verbraucher nach Fischprodukten steigt zudem stetig. Nachhaltige Aquakulturen könnten diesen Problemen entgegenwirken, spielen aber bisher nur eine untergeordnete Rolle. Deshalb haben es sich die zwölf Partner des Projektes „AQUAFIMA“ zur Aufgabe gemacht, das Potenzial von aquakulturgestützten Besatzmaßnahmen zu identifizieren. Zudem soll aufgezeigt werden, wie sich der Aquakultursektor auf die Entwicklung des Arbeitsmarktes und des Tourismus’ auswirkt.

In den letzten Jahren ist der Aquakultursektor weltweit gewachsen, in der Ostseeregion ist jedoch eine stagnierende Entwicklung erkennbar. Auch bei der derzeitigen Reformierung der EU-Fischereipolitik nimmt das Thema eine bedeutendere Rolle ein. Ein aquakulturgestütztes Fischereimanagement in Form von Besatzmaßnahmen könnte dazu beitragen, dass sich die Fischbestände in der Ostsee stabilisieren und die steigende Nachfrage gedeckt werden kann. Dabei werden Jungfische gezüchtet und später in die Freiheit entlassen. Fischbestände können dadurch langfristig erhalten und eine kommerzielle Befischung dennoch sichergestellt werden.

Neben thematischen Exkursionen identifizieren und evaluieren die Partner in spezifischen Workshops bedeutsame Fischarten, laufende Besatzmaßnahmen und effiziente Technologien. Aufbauend auf den Ergebnissen von nationalen „Runden Tischen“ werden im Herbst 2012 in einem transnationalen Workshop elementare Erkenntnisse mit Schlüsselakteuren aus dem Ostseeraum diskutiert. Als Resultat werden die Projektpartner gemeinsam Empfehlungen bezüglich der Potenziale von Besatzmaßnahmen für Akteure aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung erarbeiten. Darüber hinaus liegt der Fokus des Projektes auf der Ausbildung von Nachwuchskräften und dem Aufzeigen des Arbeitsmarktpotenzials im Aquakultursektor. Ebenso wollen die Projektpartner die Bedeutung des Tourismus’, u. a. der Freizeitfischerei, für die Regionalentwicklung analysieren.

„Erste Ergebnisse zeigen, dass unterschiedliche Arten von Besatzmaßnahmen in der Ostsee durchgeführt werden. Zum Ende des Projektes wünsche ich mir, dass unsere Ergebnisse bei relevanten Entscheidungsträgern des Fischereisektors Gehör finden.“
Arina Motova,
Universität Klaipeda, Litauen

AQUAFIMA

Marine Aquakultur als Instrument des Fischereimanagements und der nachhaltigen Entwicklung im Ostseeraum
Laufzeit: 2011–2014
Lead Partner: Landgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH
12 Partner aus Dänemark, Deutschland, Estland, Lettland, Litauen, Norwegen und Polen

„AQUAFIMA“ untersucht das Potenzial von aquakulturgestützten Besatzmaßnahmen, um mit einem nachhaltigen Fischereimanagement Impulse im regionalen Tourismus und Arbeitsmarkt zu geben.

www.aquafima.eu

Raumplanung auf dem Meer

© BaltSeaPlan Vision 2030

Die Ostsee ist ein wertvoller Planungsraum. Um ihn konkurrieren neben Fischerei, Schifffahrt und Offshore-Windenergie auch Tourismus, Rohstoffgewinnung, Pipelines und Aquakultur. Gleichzeitig ist es wichtig, die empfindliche Meeresumwelt zu schützen. Eine sektorübergreifende, maritime Raumordnung hilft bei der Vermeidung von Konflikten und ist die Grundlage für eine nachhaltige räumliche Entwicklung. Das übergeordnete Ziel von „BaltSeaPlan" war es daher, die praktische Umsetzung der Meeresraumplanung in der Ostseeregion zu fördern.

„Durch grenzüberschreitende Projekte wie ‚BaltSeaPlan' kommen wir nicht nur dem Ziel näher, dass die maritime Raumplanung in ganz Europa eingeführt wird, sondern dass diese auch auf einem gemeinsamen Verständnis beruht, und die Länder zunehmend auf diesem Gebiet kooperieren. ‚BaltSeaPlan' konnte hierfür nicht nur in der Ostseeregion entscheidende Impulse geben, sondern auch ein Beispiel für andere Meeresregionen setzen."

Haitze Siemers, Europäische Kommission, Head of Unit für Meerespolitik in der Nord- und Ostsee

BALTSEAPLAN

Planning the Future of the Baltic Sea
Laufzeit: 2009–2012
Lead Partner: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
14 Partner aus Dänemark, Deutschland, Estland, Lettland, Litauen, Polen und Schweden

„BaltSeaPlan" beschäftigt sich mit maritimer Raumplanung in der Ostsee.

www.baltseaplan.eu

Unter Federführung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie haben die 14 Partner aus sieben Ostseeanrainerstaaten folgende zentrale Ergebnisse erarbeitet:

- Analysen der bestehenden Strategien mit Meeresbezug und Empfehlungen für die nationalen Meeresstrategien;
- Entwürfe maritimer Raumordnungspläne für acht Pilotgebiete;
- Entwicklung eines gemeinsamen räumlichen Leitbildes für die Ostsee („Spatial Vision 2030").

Bei den Pilotgebieten standen unterschiedliche Aspekte im Fokus, die Hilfestellung für zukünftige Maßnahmen in der Meeresplanung bieten sollen: So erarbeiteten die deutschen und polnischen Partner beim Arkonabecken gemeinsam Abstimmungsschritte einer grenzüberschreitenden Planung. Für die schwedisch-polnische „Middle Bank" wurden erstmals Instrumente für eine strategische Planung in einem küstenfernen Meeresgebiet entwickelt.
Bei den baltischen Ländern standen innovative Partizipationsverfahren im Vordergrund, die zusammen mit verschiedensten Interessengruppen getestet wurden.
Die Projektergebnisse sind in mehr als 30 Berichten und Publikationen dokumentiert.

„BaltSeaPlan" hat sein Hauptziel erreicht: Während es zu Projektbeginn kaum offizielle Ansprechpartner in den Ostseeanrainerstaaten gab, beschäftigen sich mittlerweile alle Länder mit der Meeresraumplanung. Diese ist nun in vielen Staaten als offizielles Instrument gesetzlich und institutionell verankert. Mit seinen Aktivitäten in allen Bereichen der Meeresraumplanung konnte „BaltSeaPlan" dabei wichtige Impulse für die zukünftige Ausrichtung dieser offiziellen Planungsprozesse setzen.

3.2

Mobilität und Verkehr

© Matthias Wagner

Gut ausgebaute Verkehrsnetze bilden die Grundlage für Erreichbarkeit und Mobilität und sind für die Entwicklung und den Wohlstand innerhalb Europas mit entscheidend. Ein belastbares Verkehrsnetz sorgt für den Anschluss von Regionen und gibt Entwicklungsimpulse. Zur An- und Einbindung von Wirtschaftsstandorten in Vermarktungs- und Beschaffungssysteme und damit verbundene Wertschöpfungsketten besteht die Notwendigkeit tragfähiger Verkehrsinfrastrukturen. Transport-affine Branchen bieten ein enormes Wirtschafts- und Innovationspotenzial, doch steigende Produktionsleistungen bedingen höhere Transportvolumen, die intelligent gehandhabt werden müssen. Aufgrund dieser tief greifenden Raumwirksamkeit werden verkehrspolitische Ziele von der Struktur- und Kohäsionspolitik der EU mitgetragen. Auch die Territoriale Agenda 2020 unterstreicht den hohen Stellenwert von Mobilität und Verkehr für eine ausgewogene Raumentwicklung. Entsprechend sind verkehrspolitische Ziele der EU auch für Bundesprogramm-Projekte in hohem Maße relevant. Die hier vorgestellten Projekte befassen sich z. B. mit ausgewählten Korridoren und TEN-V-Achsen (Transeuropäische Verkehrsnetze). Sie erarbeiten abgestimmte Entwicklungsperspektiven und bringen diese aktiv in verkehrspolitische Konsultationsprozesse ein. Dabei ermöglicht der transnationale Ansatz einen informellen Austausch zwischen Regionen und Akteuren, die durchaus im Wettbewerb zueinander stehen. Das gemeinsame Vorgehen erhöht aber auch Gehör und Gewicht der gemeinsam erarbeiteten Stellungnahmen in einem europapolitischen Kontext. Auch wenn es um die Bedienung bestehender Netze oder um technische Lösungen geht, sind transnational abgestimmte Maßnahmen unabdingbar – denn Verkehr endet nicht an Grenzen und wettbewerbsfähige Produkte müssen auch mit ausländischen Bedingungen kompatibel sein. Derzeit befassen sich acht Bundesprogrammprojekte mit regionaler Entwicklung durch innovative Verkehrsprojekte sowohl im Bereich des Güter- als auch des Personenverkehrs.

Besserer Schienenpersonennahverkehr für Mobilität ohne Grenzen

© VBB

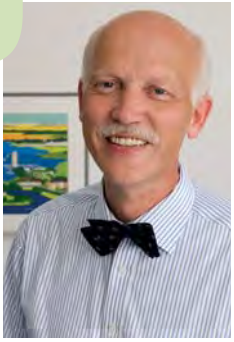
Ein optimaler Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sollte den Fahrgästen schnelle Verbindungen sowie einen hohen Reisekomfort bieten und außerdem gut mit dem Bus- und Fernverkehr verknüpft sein. Da Europas Bevölkerung immer mobiler wird, gilt dies insbesondere auch für die Anbindung zwischen den Regionen verschiedener Mitgliedsstaaten. Um die Infrastruktur, die Organisation und das Angebot des Schienenpersonennahverkehrs auch grenzüberschreitend zu verbessern, sind jedoch europaweit bessere Rahmenbedingungen notwendig. Die neun Partner des EU-Projektes „INTER-Regio-Rail“ haben sich der Herausforderung gestellt, diese zu diskutieren und gemeinsame Standpunkte zu entwickeln.

In Europa organisieren und finanzieren 196 Aufgabenträger des Eisenbahnverkehrs den Schienenpersonennahverkehr, der in den meisten Fällen mit öffentlichen Mitteln subventioniert werden muss. Jeder dieser staatlichen Aufgabenträger steht vor derselben Herausforderung: Es gilt, mit einem begrenzten Budget ein optimales Verkehrsangebot zu bestellen. Gemeinsame Themen sind unter anderem die Vergabe von Verkehrsverträgen oder der Wettbewerb zwischen ehemaligen Staatsbahnen und anderen Verkehrsunternehmen. Viele der Rahmenbedingungen, die ihre Arbeit beeinflussen, insbesondere die Gesetzgebung der EU, haben die Aufgabenträger des SPNV jedoch nicht selbst in der Hand.

„INTER-Regio-Rail“ bietet eine Plattform für den Erfahrungsaustausch von Aufgabenträgern des Eisenbahnverkehrs in Europa und die Entwicklung gemeinsamer Positionen zur EU-Politik. Ziel ist es, die Voraussetzungen für eine nachhaltige Verbesserung des Angebotes zu schaffen. Dafür setzen die Partner Pilotprojekte um, die exemplarisch zeigen, wie Aufgabenträger neue Fahrgäste gewinnen und damit den Eisenbahnsektor stärken können. Neben einer Studie zur Struktur des Eisenbahnverkehrs in den Mitgliedstaaten Europas haben die Projektpartner Untersuchungen zur Fahrgastzufriedenheit und zu den Mobilitätsbedürfnissen älterer Menschen und Radfahrer angestellt. Weitere Pilotprojekte betreffen den Fahrzeugeinsatz und die Vergabe von Verkehrsverträgen für grenzüberschreitende Verbindungen zwischen Deutschland und Polen. Die Stadt Lubin schließlich hat die Grundlagen für die Einrichtung des ersten regionalen Verkehrsverbundes in Polen geschaffen.

„Durch das Projekt ‚INTER-Regio-Rail‘ haben wir Kontakte zu Aufgabenträgern des Eisenbahnverkehrs in den anderen Ländern und Regionen Europas aufgebaut. Das war und bleibt für uns wichtig. Denn Erfahrungsaustausch und gemeinsame Lobbyarbeit helfen uns bei der ‚Arbeit zu Hause‘.“

Bernhard Wewers,
Präsident der BAG-SPNV



INTER-REGIO-RAIL

Laufzeit: 2010–2013
Lead Partner: BAG-SPNV Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs
9 Partner aus Deutschland, Italien, Polen und Tschechien

„INTER-Regio-Rail“ setzt sich für einen nachhaltigen, wettbewerbsfähigen Schienenpersonennahverkehr in Mitteleuropa ein.

www.interregiorail.eu

Von der Ostsee zur Adria – Impulse durch Kooperation und Vernetzung

Europäischer Korridor | © Scandria

Die Entwicklung des zentraleuropäischen Ostsee-Adria-Entwicklungskorridors bietet die Chance, Metropolregionen von Skandinavien bis an die Adria zu verknüpfen. Die ostdeutschen Länder haben 2007 mit der Berliner Erklärung eine Projektinitiative gestartet, die von den Industrie- und Handelskammern mit der Nord-Süd-Initiative unterstützt wird. 2009 konnten die eng verzahnten Projekte „SoNorA“ im südlichen und „Scandria“ im nördlichen Abschnitt gestartet werden. Ziel war es, eine Plattform für die Entwicklung des Korridors aufzubauen und diesen in den Bereichen Infrastruktur, Logistik und Regionalentwicklung zu stärken.

Heute arbeiten die zwei Projekte innerhalb dieser geschaffenen Kooperationsplattform mit Projekten im Ostsee- und Alpenraum sowie in Zentraleuropa zusammen. Beide haben einen Beitrag zur Weiterentwicklung der europäischen Verkehrspolitik geleistet. „Scandria“ hat eine „Grüne-Korridor-Strategie“ entwickelt, die z. B. vorsieht, einen Biogaskorridor zu etablieren sowie skandinavische und deutsche Initiativen zur Elektromobilität zu verknüpfen. „SoNorA“ hat wirtschaftliche Potenziale in der Korridorregion analysiert und mit Akteuren aus Wirtschaft und Politik diskutiert.

Den Projekten ist es gelungen, die Kooperation logistischer Knoten und Unternehmen im Korridor zu stärken; unter anderem durch die Entwicklung neuer Ganzzugkonzepte, die Unterstützung der Meeresautobahnen Rostock-Trelleborg und Rostock-Sassnitz oder die Etablierung von Kontakten zwischen Häfen in der Ostsee und in der nördlichen Adria.

Die Kooperation wird fortgeführt. „Scandria“ ist Partner des Verkehrsclusters in der Ostseeregion, das ab September 2012 die Projektergebnisse im Dialog mit Stakeholdern präsentieren wird. Auf politischer und fachlicher Ebene soll die Arbeit im Rahmen der Kooperationsplattform „ScandriaAlliance“ koordiniert und weiterentwickelt werden.

„‚Scandria‘ und ‚SoNorA‘ haben einen deutlichen Mehrwert erbracht: für die Projektakteure selbst, die Entwicklung im Korridor und damit für die Europäische Kohäsion. Politisch zahlt sich das gemeinsame Vorgehen besonders bei den Diskussionen um die Neuausrichtung der TEN-V-Politik aus.“

Kathrin Schneider,
Leiterin der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg

SCANDRIA

Scandinavian Adriatic Corridor for Growth and Innovation
Laufzeit: 2009–2012
Lead Partner: Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg
19 Partner aus Dänemark, Deutschland, Finnland, Norwegen und Schweden

www.scandriaproject.eu

SONORA

South-North Axis
Laufzeit: 2008–2012
Lead Partner: Region Veneto (Italien)
25 Partner aus Deutschland, Italien, Österreich, Polen, Slowenien und Tschechien

www.sonoraproject.eu

Integrierte Schienennetze als Schlüssel für eine verbesserte Erreichbarkeit

Projektraum von Via Regia Plus | © Via Regia Plus

Die West-Ost-Handelsstraße „Via Regia“, die sich einst von Santiago de Compostela bis Kiew erstreckte, kann auf eine Geschichte von über 800 Jahren zurückblicken. Heute ist sie als „Central axis“ eine wichtige Verbindung zwischen Deutschland, Polen und der Ukraine. Aufgrund der europäischen Teilung wurden Verbindungen und Infrastrukturen entlang dieses Transportkorridors jedoch jahrzehntelang vernachlässigt. Die vierzehn Partner des Projektes „Via Regia Plus“ haben deshalb einen strategischen Ansatz der Raumentwicklung entlang des Korridors von Berlin und Dresden über Breslau und Krakau bis in das ukrainische Lviv erarbeitet.

Im Zentrum der Projektarbeit standen ein verbesserter grenzüberschreitender Bahnverkehr, die Stärkung der Knotenstädte entlang des Korridors als Motoren der regionalen Entwicklung und die Aktivierung des touristischen Potenzials.

„Die Beteiligung an ‚Via Regia Plus‘ hat unseren lokalen und regionalen Partnern die einzigartige Chance gegeben, eine strategische Diskussion zur Ausrichtung der wirtschaftlichen und räumlichen Entwicklung zu führen. Viele wertvolle Analysen und Studien wurden erstellt, die Impulse für die dynamische Entwicklung der Städte und Regionen im Einflussbereich des Korridors auslösen.“

Adam Grehl,
Vizepräsident der Stadt Breslau

Als Schlüssel für einen schnellen, attraktiven Eisenbahnverkehr wurde ein transnational integriertes Konzept entwickelt, das sowohl Infrastruktur als auch Verkehrsangebote umfasst. Um Reisezeiten zu verkürzen und die Wirtschaftlichkeit der Züge zu erhöhen, müssen vor allem Elektrifizierungslücken, wie z. B. zwischen Dresden, Cottbus und Görlitz geschlossen werden, so dass ein Wechsel der Lokomotiven nicht mehr notwendig ist. Auch sollten die Ticketsysteme der einzelnen Länder kompatibel gemacht werden. Für die Verbindung zwischen Berlin und Breslau wurde z. B. ein Aktionsplan bis 2020 erstellt, der eine um zwei Stunden verkürzte Reisezeit anstrebt. Doch nicht nur schnelle Züge sind entscheidend. Für eine gute Vernetzung ist auch die Modernisierung der großen Eisenbahnknoten unerlässlich, ebenso wie bequeme Umsteigemöglichkeiten zwischen Stadt-, Regional- und Fernverkehr.
Weitere Aufgabenbereiche waren die Weiterentwicklung des touristischen Potenzials und der Metropolregionen, die von der verbesserten Verkehrsanbindung profitieren. In Hinblick auf die schrumpfende Bevölkerung in vielen Regionen wurden Strategien entwickelt, um dem demographischen Wandel zu begegnen und die Stadt-Umland-Kooperation zu verbessern.

Die bearbeiteten Themen werden auch nach Projektabschluss weitergeführt. So werden z. B. die Ergebnisse der Verkehrsstudien mit Relevanz für den deutsch-polnischen Grenzraum in den „Runden Tisch Verkehr“ der Oder-Partnerschaft eingebracht.

VIA REGIA PLUS

Laufzeit: 2008–2011
Lead Partner:
Stadt Wrocław (Breslau)
14 Partner aus Deutschland, Polen, der Slowakei und der Ukraine

„Via Regia Plus“ fördert nachhaltige Mobilität und regionale Kooperation entlang des paneuropäischen Verkehrskorridors III.

www.viaregiaplus.eu

Umschlagsbahnhof in Ulm | © Regionalverband Donau-Iller

Den Güterverkehr in den Alpen optimieren

Nachhaltiges Wachstum erfordert erreichbare Standorte und die Mobilität von Gütern und Personen – also Verkehr. Um dessen negative Auswirkungen wie Staub- und Lärmemissionen zu reduzieren, sind grüne und effiziente Lösungen gefragt. Vor allem im Alpenraum müssen umweltfreundliche Transportalternativen zum Güterverkehr auf den überlasteten Straßenpässen gefunden werden. Dieser Aufgabe haben sich die 16 Partner von „TRANSITECTS“ angenommen.

Die Optimierung von Alpen querenden Güterverkehrsdiensten stand im Fokus des Projektes. Akteure aus Verwaltung, Wirtschaft und Forschung aus den vier Alpenländern haben dazu zahlreiche Maßnahmen umgesetzt. Verschiedene Studien erheben die Verkehrssituation auf ausgewählten transalpinen Verbindungen, wie z. B. auf dem Brenner-Pass, oder analysieren Umschlagstechnologien im kombinierten Verkehr. Bei Werkstattgesprächen und öffentlichen Veranstaltungen wurden Möglichkeiten und Grenzen der Verkehrsverlagerung auf die Schiene diskutiert. Der Schwerpunkt lag auf der Entwicklung zusätzlicher transalpiner Schienendienste im kombinierten Verkehr. Die Projektergebnisse reichen von Machbarkeitsstudien bis hin zu fahrenden Testzügen. Teilweise konnte die Reaktivierung existierender Infrastrukturen über die Entwicklung neuer Schienendienste vorbereitet werden, so etwa in Landsberg am Lech.

Überzeugend sind die Umwelteffekte der neuen Angebote. So zeigt ein übertragbares Umweltmodell die potenzielle Einsparung an Emissionen für die entwickelten Konzepte auf.

Neben neuen Schienendiensten hat „TRANSITECTS“ innovative Ansätze zur Funktionsverbesserung von Logistikknoten erarbeitet. Im Falle des Premium Dry Port-Konzeptes für Villach-Fürnitz konnte sogar eine Absichtserklärung zur zukünftigen engen Zusammenarbeit zwischen der Kärntner Landesregierung und den NAPA-Häfen (North Adriatic Ports Association) unterzeichnet werden.

Mit seinen „harten“ und „weichen“ Maßnahmen hat „TRANSITECTS“ nicht nur einen Beitrag zur Entlastung regionaler Strecken geleistet, sondern auch zur Optimierung einer Vielzahl europäischer Verbindungen und Korridore, die die Alpen queren – und damit auch zum Zusammenwachsen Europas.

„In ‚TRANSITECTS’ ging es darum, vorhandene Schieneninfrastrukturen besser zu nutzen. In enger Zusammenarbeit mit Betreibern und potenziellen Kunden wurden freie Kapazitäten zu marktkonformen Angeboten entwickelt – eine kapitalisierende Maßnahme mit überzeugender Wirkung zum nachhaltigen Schutz der Umwelt in der sensiblen Alpenregion.“

Karl Fischer,
Geschäftsführer Logistik-Kompetenz-Zentrum Prien, Projektmanagement

TRANSITECTS

Laufzeit: 2009–2012
Lead Partner:
Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V.
16 Partner aus Deutschland, Italien, Österreich und Slowenien

„TRANSITECTS“ erarbeitet intermodale Logistiklösungen für den transalpinen Güterverkehr.

www.transitects.org

Anbindung von Städten und Regionen an transeuropäische Verkehrsknoten

© RainerS / pixelio.de

Das Schienennetz zwischen den großen Städten Mitteleuropas hat sich in den letzten Jahren deutlich verbessert. Vor allem die Fernverbindungen im TEN-V Netzwerk wurden ausgebaut. Für einen schnellen Personenverkehr muss jedoch auch der regionale und städtische Nahverkehr besser in das Fernverbindungssystem integriert werden. Dieser Problematik haben sich die 13 Regionen, Städte und Eisenbahnunternehmen aus dem Projekt Railway Hub Cities („RAILHUC“) angenommen.

„‚RAILHUC’ ist ein zukunftsweisendes Projekt, das Europa auf dem Weg zu mehr politischer Integration voranbringt, damit vom entstehenden Hochgeschwindigkeitsnetz nicht nur die Zentren profitieren, sondern auch die Regionen teilhaben können.“

Dr. Albrecht Schröter,
Vorsitzender des Gemeinsamen Ausschusses der Metropolregion Mitteldeutschland

Der Fokus von „RAILHUC“ liegt auf der stärkeren Integration lokaler und regionaler Verkehrsträger und -knoten. Unter der Federführung der norditalienischen Region Emilia-Romagna erarbeiten die Partner Konzepte für jeweils regional abgestimmte Gesamtsysteme des öffentlichen Personenverkehrs. Dabei werden alle relevanten Verkehrsträger miteinbezogen.

Der Austausch zwischen mitteleuropäischen Städten und Regionen ermöglicht es, dass in vergleichbaren Stadtregionen Anforderungen an öffentliche Verkehrsträger und deren Verknüpfung bis hin zu den Fernverkehrsknoten festgeschrieben werden können. Zum anderen führt er im gerade erst definierten Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) exemplarisch zu einer stärkeren Integration der Gesamtstädte und Regionen im Zusammenhang mit den Knotenpunkten des Hochgeschwindigkeitsnetzes. Das übergeordnete Ziel des Projektes ist das schnellere, effizientere, umwelt- und verbraucherfreundlichere, nahtlose Reisen auch jenseits der Fernverkehrsstrecken.

Die 13 Partner aus neun mitteleuropäischen Staaten testen in einem kontinuierlichen Dialog regionale Ansätze auf ihre Übertragbarkeit. Angestrebt wird ein Konsens über politische Strategien zur Weiterentwicklung wichtiger europäischer Netzknoten und ihrer Regionen. Im Ergebnis soll ein nachhaltig organisiertes und intelligent vernetztes Gesamtverkehrssystem entstehen, das Barrieren jeglicher Art für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs minimiert.

RAILHUC

Railway Hub Cities
Laufzeit: 2011–2014
Lead Partner: Region Emilia-Romagna (Italien)
13 Partner aus Deutschland, Italien, Österreich, der Slowakei, Slowenien, Tschechien, Polen und Ungarn

„RAILHUC“ beschäftigt sich mit der Anbindung von Städten und Regionen an die transeuropäischen Verkehrsknoten.

www.railhuc.eu

CENTRAL EUROPE — EUROPEAN UNION EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

Verbindungen in der Ostseeregion schaffen

Hafen von Klaipeda | © Klaipeda State Seaport Authority

20 Partner aus sechs Ländern wollen mit dem Projekt „Amber Coast Logistics“ (ACL) den Aufbau multimodaler Umschlagplätze in der südöstlichen Ostseeregion fördern und die Erreichbarkeit bislang schlecht angebundener Regionen verbessern.

Bereits der Projektname veranschaulicht die Bedeutung des transnationalen Logistikprojektes. Das englische Wort „Amber“ bedeutet Bernstein, das sogenannte „Gold der Ostsee“. Im Kontext des Projektes verdeutlicht es zugleich die hohe Wertigkeit und die großen Leistungspotenziale, die die südliche und östliche Ostseeregion für die Transport- und Logistikwirtschaft besitzt. Die Bernsteinküstenregion mit ihrem natürlichen Hinterland, den Baltischen Staaten, Nordwestrussland, Belarus und der Nordukraine, gehört zu den Logistikregionen mit dem größten Entwicklungspotenzial in Nordeuropa. Die Transportströme sind hier in den vergangenen Jahren stark angestiegen. Die Zahl der Logistikzentren nimmt stetig zu. Trotzdem ist die Transport- und Logistikinfrastruktur entlang der südlichen und östlichen Ostseeregion heute noch unzureichend ausgebaut. Entlegene Orte können oftmals nur schwer erreicht werden, Logistikakteure sind nicht ausreichend miteinander vernetzt.

Um diesen Umständen entgegenzuwirken, haben sich Projektpartner aus Weißrussland, Dänemark, Deutschland, Lettland, Litauen und Polen zusammengeschlossen; darunter Vertreter von Häfen, Logistikstandorten, Behörden und Forschungsinstituten. Hafen Hamburg Marketing, die Marketingorganisation des größten deutschen Seehafens, ist federführender Partner des Projektes. Gemeinschaftlich arbeiten die Projektpartner an drei verschiedenen Kernpunkten: Im Rahmen des Arbeitspaketes „Güterströme und institutionelle Aspekte“ wird unter anderem der Einfluss von Gesetzen und Richtlinien auf Transportorganisationen und Transportströme untersucht. Ein Maßnahmenplan zur Förderung multimodaler Transportstrukturen soll im Arbeitspaket „Nachhaltige und effiziente Transportkonzepte und multimodale Transportketten“ konzipiert werden. Das Arbeitspaket „Regionale Integration der Logistikkonzepte“ baut schließlich auf den Ergebnissen der zwei zuvor genannten auf. Hier sollen die Ergebnisse von der Theorie in die Praxis überführt werden.

„Der Aufbau eines länderübergreifenden Logistiknetzwerkes in der südöstlichen Ostseeregion ist eines der wichtigsten Projektziele. Denn nur mit starken Partnerschaften können wir die organisatorischen Voraussetzungen schaffen, um multimodale Transportverbindungen im Ostseeraum aufzubauen.“

Kurt Bodewig,
Bundesminister a. D. und Vorstandsvorsitzender des Baltic Sea Forums

AMBER COAST LOGISTICS

Laufzeit: 2011–2014
Lead Partner: Hafen Hamburg Marketing e. V.
20 Partner aus Dänemark, Deutschland, Lettland, Litauen, Polen und Weißrussland

„ACL“ möchte multimodale Umschlagplätze an der Ostsee fördern und die Erreichbarkeit schlecht angebundener Regionen verbessern.

www.ambercoastlogistics.eu

Containerumschlag im Hafen von Felixstowe
© Günter Warsewa

Errichtung von Hinterlandknoten mit multimodalen Verbindungen

„Dryport – a modal shift in practice“ beschäftigte sich mit der Errichtung und Anbindung von Hinterlandknoten. Diese können als Erweiterung von Seehäfen und zur verkehrlichen und ökologischen Entlastung von Umschlags- und Transportinfrastrukturen dienen. Beteiligt waren ca. zwanzig Partner: staatliche Stellen, Verbände, private Unternehmen aus dem Logistik- und Hafensektor sowie universitäre Einrichtungen aus der Nordseeregionen in Belgien, Deutschland, Großbritannien, Niederlanden und Schweden. Die Regionen repräsentieren jeweils unterschiedliche Voraussetzungen für die Entwicklung von Dryports.

In Workshops und Studien, bei Besichtigungen sowie in einzelnen Entwicklungsprojekten wurde konkret daran gearbeitet, effiziente intermodale Umschlagsknoten im Hinterland von Seehäfen einzurichten und Warenströme von der Straße auf die Schiene oder Binnenwasserstraßen umzuleiten. Ziel war es, Dryports in Logistikketten und Güterverkehrsnetze zu integrieren und angepasste Modelle in Hinsicht auf Standortbedingungen, Entwicklung, Planung und Betrieb zu entwickeln.
Das Institut Arbeit und Wirtschaft (IAW) der Universität Bremen hat dabei zusammen mit der Ikerconsulting eine Vergleichsstudie mit regionalen Fallbeispielen in Felixstowe (GB), Zeebrügge (BE), Göteborg/Falköping (SE) sowie Bremen/Bremerhaven (DE) angestellt. Diese Arbeit wurde unterstützt durch das „Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit“ und in Kooperation mit der Eurogate GmbH, der Bremenports GmbH und dem Senator für Wirtschaft und Häfen Bremen durchgeführt. Im Einzelnen

- analysierte das IAW Szenario-Entwicklungen sowie reale Umsetzungsprozesse in den beteiligten Regionen, deren sozio-ökonomische Effekte sowie Unternehmensstrategien, rechtliche, räumliche, verkehrstechnische und ökologische Bedingungen. Vor allem wurden dabei die Interessen verschiedener Akteure berücksichtigt, die nicht immer konfliktfrei zu vereinbaren sind;
- wurden typische Bedingungs- und Konfliktkonstellationen sowie die Effekte unterschiedlicher Lösungsansätze identifiziert und
- auf dieser Grundlage gute Beispiele dokumentiert und Empfehlungen für erfolgreiche einzelwirtschaftliche Unternehmensstrategien wie auch für regionale Governance-Verfahren entwickelt.

„Zusammen mit den Partnern ist es gelungen, das Konzept von Dryports theoretisch zu untermauern und praktisch weiter zu entwickeln. Unser deutscher Partner IAW Bremen hat dabei die Governance von Logistikketten – von der Frage des Kooperationsmanagements zwischen den beteiligten Unternehmen bis zur Partizipation der Bevölkerung – bearbeitet. ‚Dryport‘ trägt so mit all seinen Partnern zur Etablierung einer effizienten Hinterlandstruktur für die Seehäfen im Nordseeraum bei.“
Dirk Harmsen, Projektleiter „Dryport“ bei der Regionalverwaltung der Region Västra Götaland, Schweden

DRYPORT

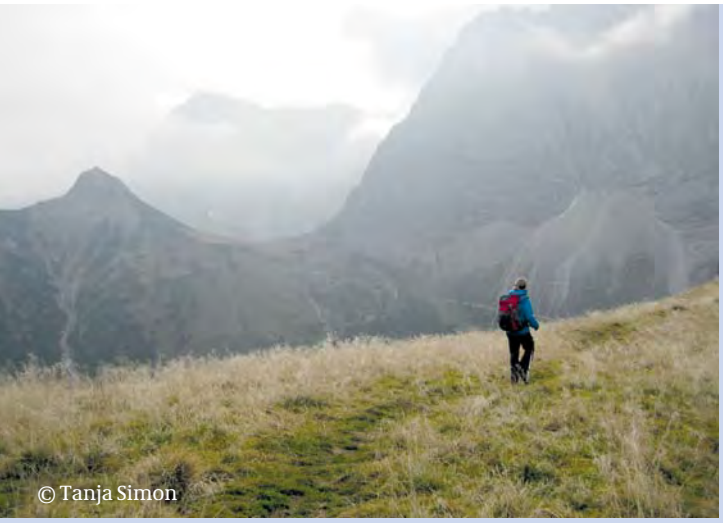
A modal shift in practice
Laufzeit: 2008–2012
Lead Partner: Region Västra Götaland (Schweden)
20 Partner aus Belgien, Deutschland, Großbritannien, den Niederlanden und Schweden

„Dryport“ trägt zur Etablierung einer effizienten Hinterlandstruktur für die Seehäfen im Nordseeraum bei.

www.dryport.org

3.3

Energieeffizienz und Klimawandel


© Tanja Simon

Die Verknappung von Energieressourcen und der Klimawandel sowie hieraus erwachsene Herausforderungen betreffen ganz Europa. EU-weit gilt es, den Energieverbrauch zu reduzieren und die Verwendung erneuerbarer Energien deutlich zu erhöhen. Nachhaltige und ressourcenschonende Technologien, Maßnahmen und Richtlinien zur Steigerung der Energieeffizienz sind in allen Regionen dringend erforderlich. Das betont auch die TA2020. Von besonderem Wert ist die Entwicklung innovativer, integrierter und CO_2-neutraler Konzepte im Bereich Städtebau und Wohnungswesen, da hier ein Großteil der fossilen Energie verbraucht wird. Transnationale Ansätze tragen in diesem Kontext dazu bei, den Technologie- und Know-how-Transfer zu beschleunigen: Einerseits können nationale Expertisen koordiniert und damit verbessert werden. Andererseits bieten sich Möglichkeiten, nationale Technologien und Ansätze auf die Bedürfnisse anderer Länder abzustimmen – das bildet letztendlich die Grundlage dafür, innovative Produkte im europäischen Kontext bekannt zu machen und praxisnah zu erproben. Daneben verlangt der Klimawandel innovative Planungsansätze. Mehr denn je muss im Rahmen von Nutzungsplanungen eine ökologisch-klimatische Komponente integriert werden. Nur so wird verhindert, dass die derzeit stattfindenden gravierenden Änderungsprozesse, z. B. in Form vermehrt auftretender und immer extremer ausfallender Naturereignisse, klassische Planungen überholen und damit jegliche Schutzmaßnahmen unbrauchbar machen. Und weil besagte Naturereignisse sich nicht an administrativen Grenzen orientieren, ist eine transnationale Koordination der Planungen unabdingbar. Sechs der hier geförderten Bundesprogrammprojekte widmen sich konkret diesen Herausforderungen.

Pilotprojekt in Potsdam, Südansicht | © TU Berlin

Einheitliche Verfahren für energieeffiziente Wohngebäude

Energieeffizienz ist ein Schlüsselwort der aktuellen energie- und klimapolitischen Debatte. Dabei gelten der Gebäude- und der Transportsektor als wichtigste Bereiche, um die Energieeinsparungen in Europa bis 2020 zu erhöhen. Vor diesem Hintergrund haben die Partner des Projektes „Longlife“ gemeinsam Benchmarks, Standards und Richtlinien für den Neubau von nachhaltigen Wohnungen entwickelt. Darin werden Mindestanforderungen festgelegt, die dazu beitragen, den Energieverbrauch eines Gebäudes während seines Lebenszyklus’ zu senken.

„Jedes Land im Ostseeraum entwickelt das Design, die Baugenehmigung, die Ausschreibung und das Management der Gebäude auf eine andere Weise. ‚Longlife’ ist ein Beispiel für einen integrierten, internationalen Ansatz. Wir haben die ersten Ideen entwickelt für eine Harmonisierung des Bauens in Europa.“

Prof. Dr.-Ing. Klaus Rückert,
Technische Universität Berlin

LONGLIFE

Laufzeit: 2009–2011
Lead Partner: Technische Universität Berlin, Institut für Architektur, Fachgebiet Tragwerksentwurf und -konstruktion
9 Partner aus Dänemark, Deutschland, Litauen und Polen; assoziierte Organisationen aus Russland

„Longlife“ minimiert durch nachhaltiges Bauen die Betriebskosten von Wohngebäuden.

Baltic Sea Region Programme 2007–2013

www.longlife-world.eu

Ziel der Partner aus Dänemark, Litauen, Polen, Russland und Deutschland war es, die Energie- und Ressourceneffizienz bei Wohngebäuden im Ostseeraum zu erhöhen. Einheitliche Verfahren und neue, angepasste Technologien spielten dabei eine große Rolle. Unter Federführung der Technischen Universität Berlin wurden allgemeingültige Standards festgelegt und fünf nationale Entwürfe für energieeffiziente Gebäude erarbeitet.

Das deutsche Pilotgebäude wurde für das Bornstedter Feld in Potsdam entwickelt. Es ist viergeschossig und verfügt über elf Wohnungen zwischen 25 und 110 Quadratmetern. Der Planung lag der „Longlife Prototyp-Katalog“ zu Grunde. Dieser enthält eine Sammlung von Materialien, Elementen und Technologien, die die „Longlife“ Benchmarks zum nachhaltigen Bauen erfüllen. Der Primärenergiebedarf des deutschen Pilotgebäudes beträgt 31,70 KWh/m² im Jahr. Die Zertifizierung erfolgte mit dem „Longlife Performance Pass“. „Longlife“ möchte das Projekt gern mit einer Verlängerung weiterführen und das litauische Pilotgebäude realisieren.

Mit seinen Maßnahmen beweist „Longlife“, dass sich ein Mehraufwand bei der Planung lohnt, um den Energieverbrauch und die Betriebskosten eines Gebäudes im Lebenszyklus zu minimieren. Die entwickelten praxisnahen Lösungen und innovativen Technologien sind auch auf andere Gebäudetypen übertragbar. Die Projektergebnisse wurden in insgesamt neun Publikationen veröffentlicht. Der im Rahmen des Projektes 2011 gegründete Verein „Longlife Institute e. V.“ möchte die internationale Zusammenarbeit fortführen und Gebäudestandards im Ostseeraum harmonisieren.

Integrierte Konzepte für energieeffiziente Stadtentwicklung

Rakvere, Estland © Stadt Rakvere

Städte mit ihrem großen Wohnungsbestand und der dazugehörigen Infrastruktur spielen beim Erreichen der europäischen Energie- und Klimaziele der Europa-2020-Strategie eine wichtige Rolle. So ist der Gebäudebestand in der EU für 40 Prozent des Energieverbrauches verantwortlich. Auf Energieeffizienz ausgerichtete, integrierte Stadtentwicklungskonzepte können in Wohnquartieren einen wesentlichen Beitrag zur Senkung des städtischen CO_2-Ausstoßes leisten und die Lebensqualität steigern. Diesen Ansatz verfolgte das Projekt „Urb.Energy“, in dem sich 15 Partner aus Estland, Deutschland, Lettland, Litauen, Polen und Weißrussland zusammenfanden.

Die Partner aus Ministerien, Kommunen und Verbänden entwickelten Ansätze für eine energetische Stadterneuerung. Dafür wurden integrierte Stadtentwicklungskonzepte und innovative Finanzierungsinstrumente erarbeitet. In der Umsetzung sollte die Modernisierung von Stadtquartieren und eine klimafreundliche Energieversorgung erreicht werden.

Als Resultat entstanden übertragbare Konzepte und Strategien für die integrierte und energetische Aufwertung von Wohnquartieren in Städten des Ostseeraumes. Neben Konzepten zur Stadtentwicklung und energetischen Modernisierung wurden Analysen zu passenden Finanzierungsinstrumenten erarbeitet und vorbereitende Studien für zukünftige Investitionen durchgeführt.

Die Projekterfahrungen zeigen, dass eine nachhaltige Verbesserung der Energieeffizienz in der Stadt durch die Kombination von Maßnahmen auf Quartiersebene erreicht werden kann. Integrierte Stadtentwicklungskonzepte stellen dafür adäquate Instrumente dar und tragen zur Aktivierung energetischer Potenziale von Quartieren bei. Als nachhaltige Finanzierungsinstrumente für die Maßnahmen bieten sich revolvierende Fonds an, kombiniert mit europäischen, nationalen und lokalen Finanzierungsmöglichkeiten. Auf Quartiersebene sind umfassende Informationsangebote sowie die aktive Unterstützung und das Engagement von Politik, Verwaltung, von Energieversorgern und Eigentümern von großer Bedeutung.

In zwei Handbüchern und einem Leitfaden sind die übergreifenden Ergebnisse von „Urb.Energy“ zusammengefasst. Darauf aufbauend formuliert ein Politikpapier die Erfahrungen und Erkenntnisse des Projektes in Handlungsempfehlungen für energieeffiziente Stadtquartiere.

„Das Projekt ‚Urb.Energy’ zeigt besonders für Wohnquartiere im Ostseeraum praktikable Wege auf, mit Hilfe integrierter Ansätze umfassende urbane Energieeinsparungen zu erreichen und die Wohn- und Lebensqualität zu steigern.“

Peter Busch,
Ministerialrat a. D., Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft Brandenburg

URB.ENERGY

Energy Efficient and Integrated Urban Development Action
Laufzeit: 2009–2012
Lead Partner: Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V.
15 Partner aus Deutschland, Estland, Lettland, Litauen, Polen und Weißrussland

„Urb.Energy“ fördert die integrierte energieeffiziente Entwicklung von Quartieren im Ostseeraum.

www.urbenergy.eu

Anpassung an den Klimawandel durch Raumplanung im Alpenraum

© Tanja Simon

Die Auswirkungen des Klimawandels sind bereits in ganz Europa zu spüren. Die Alpen sind im weltweiten Vergleich besonders stark von der Erwärmung betroffen. Bestehende Gesetze und Leitlinien zum Klimaschutz allein reichen jedoch nicht aus, vielmehr müssen Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel entwickelt werden, um dessen Folgen rechtzeitig abzumildern. Dieser Problematik haben sich die 14 Partner des Projektes „CLISP“ angenommen und klimaverträgliche Strategien und Maßnahmen im Bereich der Raumplanung entwickelt.

Ziel von „CLISP“ (Climate Change Adaption by Spatial Planning in the Alpine Space) war es, die Alpen als Wirtschafts-, Kultur- und Naturraum nachhaltig zu stabilisieren und den Aspekt des Klimawandels besser in Raumplanungsinstrumente zu integrieren. Raumordnungskonflikte, die mit dem Klimawandel im Zusammenhang stehen, sollten moderiert und reduziert werden. ‚Anpassung’ bedeutete dabei vor allem, Schutz vor den klimawandelbedingten Naturgefahren im Alpenraum zu gewährleisten und eine lebenswerte Umwelt zu schaffen.

Gemeinsam wurde eine Vulnerabilitätsanalyse zu den besonders verletzlichen alpinen Gebieten erstellt. Dabei war es eine Herausforderung, die Herangehensweisen von Praktikern und Wissenschaftlern sowie die unterschiedlichen Konzepte von Raumplanung in den einzelnen Ländern zusammenzubringen. Erschwerend kam hinzu, dass niemand weiß, wie sich der Klimawandel in Zukunft tatsächlich auswirkt. Trotz Tendenzen muss man sich somit auf immer neue Prognosen einstellen. Im Projekt wurde eine Leitlinie für den Umgang mit solchen Unsicherheiten erarbeitet. Insbesondere in den zehn Modellregionen wurde das Bewusstsein für den Klimawandel gestärkt. Außerdem haben die Partner ein gemeinsames Strategiepapier zu künftigen Zielen und Maßnahmen erarbeitet.

Auf Bundesebene hat „CLISP“ mit dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Rahmen des Modellvorhabens „Raumentwicklungsstrategien zum Klimawandel“ eng zusammengearbeitet. Zudem wurde in diesem Zusammenhang eine Planungshilfe für die Regionalplanung in Bayern formuliert.

Mit „CLISP“ konnte ein umfassendes Informationssystem geschaffen werden. Das Nachfolgeprojekt „C3-Alps“ treibt die konkrete Umsetzung vor Ort voran, wobei es von den Erfahrungen und Netzwerken profitieren kann, die durch „CLISP“ geschaffen wurden.

„Das Projekt ‚CLISP’ hatte den besonderen Charme, dass länderübergreifend neue Strategien und Handlungsansätze für die Raumordnung entwickelt werden konnten, um den Lebensraum Alpen bestmöglich vor klimawandelbedingten Schäden zu bewahren.“

Tanja Simon,
Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

CLISP

Climate Change Adaption by Spatial Planning in the Alpine Space
Laufzeit: 2008–2011
Lead Partner: Umweltbundesamt Wien
14 Partner aus Deutschland, Italien, Liechtenstein, Österreich, der Schweiz und Slowenien

„CLISP“ begegnet den Herausforderungen des Klimawandels in den Alpen mit raumplanerischen Maßnahmen.

www.clisp.eu

Wissen um den Klimawandel in die Praxis umsetzen

© Projekt C3-Alps

Im Vergleich zu anderen Regionen in Europa sind die Alpen besonders stark vom Klimawandel betroffen. Die Auswirkungen sind bereits heute zu spüren. Um diese abzumildern, haben bereits verschiedene Projekte Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel entwickelt. Oft wird das erarbeitete Wissen jedoch nur unzureichend in die Praxis umgesetzt. Deshalb möchten die 17 Partner von „C3-Alps“ die bestehenden Ergebnisse zusammenführen, auswerten und sie für ein konkretes Handeln der maßgeblichen Akteure nutzbar machen.

Das Alpenraum-Projekt bringt Partner aus Deutschland, Frankreich, Liechtenstein, Österreich, Italien, der Schweiz und Slowenien zusammen. Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der Harmonisierung nationaler und sektoraler Maßnahmen. Außerdem wollen die Partner die Diskrepanz zwischen dem internationalen Wissen und der unzulänglichen Planungs- und Handlungsbereitschaft auf regionaler sowie lokaler Ebene überwinden. Durch geeignete Kommunikationsmaßnahmen sollen die Zielgruppen mit dem relevanten Know-how in Kontakt gebracht werden. Weiterhin werden die Ergebnisse bisheriger politischer Strategien in den Alpenländern analysiert. Basierend darauf erarbeiten die Partner Empfehlungen für effizientere Maßnahmen. Außerdem ist angestrebt, eine konsolidierte Wissensbasis über die Folgen des Klimawandels zusammenzustellen und sie regionalen und lokalen Entscheidungsträgern zugänglich zu machen. In Pilotaktivitäten setzen Regionen und Gemeinden in den Alpen beispielhafte Prozesse der Anpassung an den Klimawandel um. „C3-Alps“ nutzt somit die Erkenntnisse aus vorhergehenden Projekten zum Klimawandel, wie z. B. „CLISP“, für konkrete territoriale Maßnahmen im Alpenraum.

Die Handwerkskammer für München und Oberbayern möchte ihre Erfahrungen aus vergangenen Weiterbildungsprojekten einbringen. Sie will zeigen, wie das breit gefächerte Wissen über Lehren und Lernen aus dem Bildungsbereich einen Beitrag für ein Kapitalisierungsprojekt leisten kann. Dabei bedeutet Kapitalisierung in erster Linie, aufbauend auf vorhandenem Wissen ein überschaubares Set an Kernbotschaften für verschiedene Zielgruppen bereit zu stellen und zu vermitteln.

„Die Handwerkskammer für München und Oberbayern bringt in das Projekt die Erkenntnisse der Bildungswissenschaft und Kommunikationspsychologie ein. Auswahl und Präsentation der Kernaussagen erfordern didaktische Strategien, und hierzu ist ein Neu-Denken von allen Beteiligten gefordert.“

Dr. Karlheinz Valtl,
Handwerkskammer für München und Oberbayern

C3-ALPS

Capitalising Climate Change Knowledge for Adaptation in the Alpine Space

Laufzeit: 2012–2014
Lead Partner: Umweltbundesamt Wien
17 Partner aus Deutschland, Frankreich, Italien, Liechtenstein, Österreich, der Schweiz und Slowenien

„C3-Alps“ ist ein Kapitalisierungsprojekt, das Wissen über die Anpassung an den Klimawandel verbreitet und in die Praxis umsetzt.

www.c3alps.eu

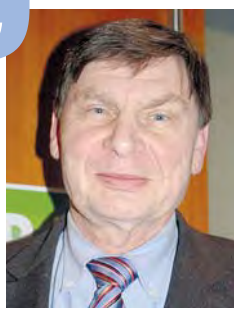
Hochwasser an der Elbe | © Andreas Kühl

Dem Hochwasserrisiko an der Elbe gemeinsam begegnen

Im August 2002 überschwemmten Rekordfluten acht Staaten in Mitteleuropa, verursachten Milliardenschäden und kosteten Tausenden das Leben. Heute sind die betroffenen Gebiete für eine ähnliche Katastrophe besser vorbereitet. Das EU-Projekt „ELLA“ (2003–2006) hat hierzu einen wichtigen Grundstein gelegt: Akteure aus Raumplanung und Wasserwirtschaft entlang der Elbe einigten sich auf gemeinsame Aktivitäten, um Hochwassern vorzubeugen. Diese Initiative setzte das Folgeprojekt „LABEL“ fort. Erstmalig arbeiteten 20 Partner an der Entwicklung einer gemeinsamen Strategie zur Hochwasservorsorge und zur Anpassung an Hochwasserrisiken im gesamten Flussgebiet.

„Flüsse und Fluten kennen keine Grenzen. Daher ist internationale Zusammenarbeit der Schlüssel für nachhaltige Hochwasservorsorge. Zudem führt nur kontinuierliche Kooperation zum Erfolg, denn bereits nach sieben Jahren verliert ein Hochwasserereignis seine Brisanz. ‚LABEL’ hat hier wichtige Weichen gestellt.“

Dr. Fritz Schnabel, ehem. Referatsleiter im Sächsischen Staatsministerium des Innern



LABEL

Adaptation to flood risk in the Labe-Elbe river basin
Laufzeit: 2008–2012
Lead Partner: Sächsisches Staatsministerium des Innern, Referat für Europäische Raumordnung und Regionalentwicklung
20 Partner aus Deutschland, Österreich, Tschechien und Ungarn

„LABEL“ entwickelt Strategien zur Risikovorsorge gegen Hochwasser an der Elbe.

www.label-eu.eu

Die lokale Risikobewertung stand genauso im Fokus wie gemeinsame Karten, ein Risikomanagementsystem und die Sensibilisierung der Öffentlichkeit für Hochwasserrisiken. Dabei wurden Partnerschaften auf politischer, kommunaler und auf Forschungsebene angeregt bzw. vertieft. Ein anschauliches Beispiel ist die Hochwasserpartnerschaft Elbe, die bisher 13 Kommunen eine Plattform für den Informationsaustausch und die gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit bietet. Außerdem wurden innovative Produkte, wie z. B. der Elbe-Atlas, entwickelt. Dieser stellt unter anderem potenzielle Überflutungsflächen länderübergreifend dar und integriert Angaben zur Vermögenswertbestimmung. Auch wurde ein Ansatz für die einzugsgebietweite Umsetzung der EU-Hochwasserrichtlinie erarbeitet. Dies hat die Aufmerksamkeit der Internationalen Kommission zum Schutz der Elbe (IKSE) erregt, die das Projekt und seine Ergebnisse in eigene Arbeiten einbettet.

Neben dem Hochwasserschutz entlang der Elbe hat sich „LABEL“ auf die Koordination wasserbezogener Nutzungen konzentriert. Denn Risikovorsorge, Tourismus, Erholung, Wohnen oder Verkehr stellen teilweise widersprüchliche Anforderungen an den Fluss. So ist die Elbe vor allem bei Rad- und Wassertouristen beliebt – gleichzeitig ist sie aber ein transnationaler Verkehrsweg. Auch wird das Wohnen am Fluss vermehrt nachgefragt – Siedlungen in Überflutungsbereichen stehen aber im Widerspruch zu Vorsorgemaßnahmen, die das Freihalten dieser Bereiche erfordern. Um Nutzung und Nachfrage entlang des Flusses weitsichtig zu koordinieren, wurden in „LABEL“ Raumplanungsinstrumente weiterentwickelt und in eine umfassende Strategie für das Elbeeinzugsgebiet eingebettet.

Management von Ballastwasser

© BSH 2010

Die ökologisch sensible Nordseeregion gehört zu den am stärksten durch den Schiffsverkehr beeinflussten Meeresgebieten der Welt. Durch Schiffe, speziell über deren Ballastwasser, gelangen viele nichtheimische Lebewesen in unsere Ökosysteme. Diese können durch die Invasion fremder Organismen empfindlich gestört werden. Um dieser Problematik zu begegnen, haben die Partner des Projektes „North Sea Ballast Water Opportunity“ (NSBWO) gemeinsam Zukunftsstrategien für das Management von Schiffsballastwasser in der Nordseeregion erarbeitet.

Mit dem 2004 von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation verabschiedeten Ballastwasser-Übereinkommen soll die Verbreitung von Lebewesen durch Schiffsballastwasser verhindert werden. Zur Umsetzung des internationalen Übereinkommens müssen auch auf regionaler Ebene vielfältige Maßnahmen ergriffen werden. Hier setzt NSBWO an, in dem 14 Partner, wie z. B. das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, unter Federführung des niederländischen Instituts für Meeresforschung zusammenarbeiten.

Im Projekt wurden mehrere Dokumente zur Ballastwasser-Problematik erarbeitet und bei der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation als Beschlussvorlage eingereicht. So ist das vom Bundesinstitut für Risikobewertung erarbeitete „Human Exposure Scenario“ bereits ein integraler Bestandteil des internationalen Zulassungsverfahrens für Ballastwasser-Behandlungsanlagen. Dieses Papier bewertet detailliert das Risiko von Desinfektionsmitteln für den Menschen. Eine vom Umweltbundesamt entwickelte Modellierung der Verteilung von Ballastwasser-Desinfektionsmitteln und deren Abbauprodukten im Meer ist ebenfalls Teil des Verfahrens. Derzeit wird intensiv an einem praktikablen Protokoll gearbeitet, mit dem überprüft werden soll, ob die Schiffe die Bestimmungen des Ballastwasser-Übereinkommens einhalten.

Die Ergebnisse des Projektes erlangen somit international zunehmend an Bedeutung. Ist jedoch ein Problem gelöst, tauchen in der Regel viele weitere Fragen auf. Darum ist es notwendig, sich schon jetzt Gedanken über die Zukunft zu machen. Es gibt bereits viele Ideen für neue Projekte, die die geleistete Arbeit des NSBWO fortführen könnten.

„Die Umsetzung der Ballastwasserkonvention ist eine sehr komplexe Aufgabe. Ohne enge Abstimmung mit den Nachbarstaaten sind viele Vorschriften nicht sinnvoll. ‚NSBWO’ ist eine sehr erfolgreiche Plattform für den Austausch zwischen Experten aus den Verwaltungen, der Wissenschaft und der Industrie. Sie trägt entscheidend zur Lösung gemeinsamer Probleme bei.“
Dr. Kai Trümpler, Sachgebietsleiter „Umweltschutz im Seeverkehr“ im Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg

BALLAST WATER OPPORTUNITY

North Sea Ballast Water Opportunity
Laufzeit: 2009–2013
Lead Partner: Niederländisches Institut für Meeresforschung
14 Partner aus Belgien, Dänemark, Deutschland, Großbritannien, den Niederlanden, Norwegen und Schweden

„North Sea Ballast Water Opportunity“ erarbeitet Zukunftsstrategien für ein nachhaltiges Management von Ballastwasser in der Nordsee.

www.northseaballast.eu

3.4

Wirtschaft, Arbeit, Leben

Geht es um die Gewährleistung der Daseinsvorsorge und die Schaffung qualitativ hochwertiger Lebensräume, spielt eine Vielzahl von Einflussgrößen eine Rolle. Dabei ist es wichtig, räumliche Unterschiede anzuerkennen und das Grundgesetz-Postulat der gleichwertigen Lebensbedingungen vor dem Hintergrund der Parallelität von Wachstums- und Schrumpfungsregionen und der Vielfalt an ländlichen Gebieten mit allen Betroffenen konstruktiv zu diskutieren. So kann der kreative Umgang mit den Herausforderungen des demographischen und strukturellen Wandels auch als Chance begriffen werden. Die Integration älterer Menschen und deren spezifischen, über Jahre gefestigten Knowhows sind beispielsweise für den Arbeitsmarkt und damit verbundene Wertschöpfungsprozesse unverzichtbar. Auf quartiersbezogener Ebene ergeben sich ganz andere Anforderungen: adäquater Wohnraum für ältere Menschen und deren Bedürfnisse einerseits, für Familien und schließlich auch Raum für Kreative andererseits. Vor diesem Hintergrund gilt es, integrierte und bedarfsgerechte Wohn- und Quartierskonzepte umzusetzen, endogene Potenziale freizusetzen und flexible Anpassungen von Raumnutzungen zu ermöglichen. Nur so ist eine ausgewogene Stadt- und Raumentwicklung zu gewährleisten, an der sowohl die „Stärkeren“ als auch die „Schwächeren“ teilhaben können. Zur Umsetzung der EU-2020-Strategie ist die Nutzung der skizzierten Potenziale unverzichtbar. Dies beinhaltet auch die Förderung regionaler und lokaler Identität. Die vier vorgestellten Bundesprogrammprojekte zeigen kreative Möglichkeiten auf, qualitative Wirtschafts-, Lebens- und Arbeitsräume zu schaffen.

© Genua Film Commission

Das Potenzial der Generation 55 plus nutzen

© Wirtschaftsakademie Schleswig-Holstein

In der Diskussion um den demographischen Wandel in Europa, über Alterspyramiden, Renteneintrittsalter und Pflegenotstand scheint zuweilen ein Aspekt auf der Strecke zu bleiben: Es geht nicht nur um die Bedürfnisse der Menschen, sondern auch um ihr Wissen, ihre Fähigkeiten und Ideen. Gerade unter den älteren Menschen besteht zunehmend der Wunsch, länger aktiv zu bleiben und im Beruf, in der Selbständigkeit oder dem Ehrenamt ihre Kenntnisse und Lebenserfahrung einzubringen. Diese Potenziale der nicht umsonst als „Best Agers" titulierten Altersgruppe für den Ostseeraum besser nutzbar zu machen war das Ziel des gleichnamigen Projektes.

Die 19 Projektpartner haben hierzu vergleichende Analysen zur Situation älterer Menschen (55+) im Arbeitsmarkt sowie in den Bereichen Mentoring, Coaching und Selbständigkeit durchgeführt. Die Unterschiede in den demographischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen und in den Arbeitskulturen zwischen Skandinavien, den baltischen Staaten, Deutschland und Polen machten diesen Vergleich besonders spannend und gewinnbringend. Darauf aufbauend werden 15 gemeinsame Pilotinitiativen umgesetzt. Dazu zählen die Entwicklung eines Online-Portals zum grenzüberschreitenden Zusammenführen von älteren Experten und Hilfesuchenden sowie die Ausbildung von „Bürgercoaches" zur Unterstützung von Vereinen in Schleswig-Holstein. Außerdem gibt es Seminare für ältere Existenzgründer in Schweden und Lettland. Erfahrene Mentoren beraten Start-Up-Projekte in Mecklenburg-Vorpommern, Litauen, Polen und Russland.

Dass 2012 zum Europäischen Jahr des Aktiven Alterns und der Solidarität zwischen den Generationen ausgerufen wurde, hat dazu geführt, dass diese Themen europaweit in den Fokus gerückt sind. Die Partner des „Best Agers"-Projekts möchten diesen Schwung nutzen, um einerseits die Projektergebnisse einer Vielzahl von Akteuren sowie der breiten Öffentlichkeit bekannt zu machen, und um andererseits darauf in Folgeprojekten aufzubauen. Beispiele dafür, in welch unterschiedlichen Bereichen und mit welchem Erfolg ältere Menschen Beiträge zu Wirtschaft und Bildung im Ostseeraum geleistet haben, soll ein Dokumentarfilm zeigen, der mit Mitteln des „Bundesprogramms Transnationale Zusammenarbeit" gefördert wurde und zum Abschluss des Projektes im November 2012 uraufgeführt werden wird.

„Das Weitergeben langjähriger Berufserfahrung ist für die Nachfolgegeneration unverzichtbar. Der große Vorteil der älteren Generation ist, dass die Alten alle einmal jung waren, die Jungen aber noch niemals alt."
Hans-Georg Billmann,
Unternehmensberater

BEST AGERS

Using the knowledge and experience of professionals in their primes to foster business and skills development in the Baltic Sea Region
Laufzeit: 2010–2012
Lead Partner: Wirtschaftsakademie Schleswig-Holstein GmbH
19 Partner aus Dänemark, Deutschland, Estland, Großbritannien, Lettland, Litauen, Polen und Schweden

„Best Agers" zeigt, wie die Einbindung der über 55-jährigen in Wirtschaft und Bildung zu einer Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit im Ostseeraum beitragen kann.

www.best-agers-project.eu

Land-Art-Projekt von Silvan Baer: Bach über Leipzig
© HA 29-Bach-ueb-Lpz

Kreative Potenziale für die Stadtentwicklung nutzen

Städte befinden sich im globalen Wettbewerb und wollen sowohl Investoren als auch kreative Köpfe gewinnen – unter anderem zur Schaffung von zusätzlichen, qualitativ hochwertigen Arbeitsplätzen. Die Kreativwirtschaft bietet hier wertvolle Potenziale, die allerdings von vielen europäischen Städten noch nicht erkannt und entsprechend genutzt werden. Häufig fehlen eine adäquate Strategie und passende Förderinstrumente. An diesem Punkt hat das EU-Projekt „Creative Cities“ angesetzt.

„Eine positive Besonderheit war für mich persönlich die enge Zusammenarbeit der sehr verschiedenen Partner aus Kultur und Wirtschaft an einem gemeinsamen Thema – was zum einen aktuelle Grenzen sichtbar gemacht hat, zum anderen aber auch neue kreative Wege für die Zukunft öffnet.“

Jana Reichenbach-Behnisch,
Dipl.-Ing. Architektin, Tapetenwerk Leipzig

CREATIVE CITIES

Laufzeit: 2010–2012
Lead Partner: Stadt Leipzig, Dezernat Kultur
11 Partner aus Deutschland, Italien, Polen, Slowenien und Ungarn

„Creative Cities“ aktiviert kreativwirtschaftliche Potenziale in Mitteleuropa.

www.creativecitiesproject.eu

Ein Hauptziel war es, ein grenzüberschreitendes Netzwerk kreativer Branchen größerer mitteleuropäischer Städte zu schaffen. Dabei sollten Instrumente entwickelt werden, die die Wettbewerbsfähigkeit der Branchen verbessern und zur Clusterbildung beitragen. Die gemeinsame Vermarktung sowie die gezielte Ansiedlung von Unternehmen der Kreativwirtschaft und die Förderung von „Leuchtturmprojekten“ bildeten einen wichtigen Schwerpunkt. Exemplarisch wurde die Rolle der Kreativwirtschaft als Katalysator der Stadtteilentwicklung untersucht. Auf dieser Basis wurden allgemein anwendbare Richtlinien erarbeitet.

Auf Grundlage einer SWOT-Analyse wurden in einem ersten Schritt jeweils lokale Maßnahmenpläne erarbeitet. In einem zweiten Schritt führten die Partner die lokalen Pläne zu einem transnationalen Maßnahmenplan zusammen. Dieser ist Handlungsgrundlage für die zukünftige Zusammenarbeit und soll mit den Partnerstädten des Projektes weiter entwickelt werden. Durch die finanzielle und ideelle Förderung der identifizierten Handlungsfelder „Netzwerke“, „Bildung und Beschäftigung“, „Marketing“ und „Stadtentwicklung“ wurden sowohl die Akteure der Kreativwirtschaft als auch das Cluster an sich gestärkt. Kreative Akteure und Unternehmer im internationalen Austausch hatten die Möglichkeit, andere Akteure ihrer Branche kennenzulernen, ihr Netzwerk auszubauen sowie ihr Unternehmen zu präsentieren. Mit Hilfe des Projektes wurden Stärken und Schwächen der Kreativwirtschaft in den beteiligten Städten sichtbar gemacht, daraus Strategien zur Beförderung der Kreativwirtschaft entwickelt, Cluster gebildet, Entwicklungen in Stadtteilen angeschoben und ein internationaler Know-how-Transfer eingeleitet.

Quartiersbezogene Lösungen für das Wohnen im Alter

Senioren am See | © Rainer Sturm / pixelio.de

Es gibt zunehmend mehr ältere und hilfsbedürftige Personen in Europa – ein Trend, der sich in Zukunft weiter fortsetzen wird. Gleichzeitig möchten fast alle Menschen möglichst lange in den eigenen vier Wänden leben. Die Realisierung dieses Wunsches ist auch politisch sinnvoll – denn Möglichkeiten zur Unterbringung in Pflegeeinrichtungen sowie entsprechende Finanzmittel werden angesichts der demographischen Entwicklung zunehmend knapper. Dementsprechend fördert und entwickelt das Projekt „HELPS“ innovative Wohn- und Betreuungslösungen. Diese sollen die Selbstbestimmung älterer und unterstützungsbedürftiger Menschen erhöhen und ihnen einen langen Verbleib in der eigenen Wohnung ermöglichen.

Im Projekt werden neue Formen der Kooperation zwischen Städten, Hauseigentümern, sozialen Einrichtungen, (Pflege-)Diensten sowie zivilgesellschaftlichen Bündnissen aufgebaut. Ziel ist es, ältere und beeinträchtigte Menschen intensiver in Stadtquartiere und Nachbarschaften einzubinden. Gleichzeitig sollen verschiedene Dienstleistungen unter Einbezug zivilgesellschaftlicher Potenziale optimiert und Informationen leichter zugänglich gemacht werden. Ein Schwerpunkt liegt auf der Anpassung der Wohnungen mit ihren baulichen, technischen und zielgruppenspezifischen Ausstattungen. Ein weiteres Handlungsfeld bildet die verbesserte Reintegration durch computergestützte Technik – Stichworte sind „smart living“, soziale Netzwerke und Dienstleistungen via Internet.

Das Projekt gliedert sich in drei Arbeitsbereiche: Eine Status Quo Analyse fasst Rahmenbedingungen für Wohnen und Pflege in den acht Partnerländern zusammen und dokumentiert innovative Ansätze. Darauf aufbauend werden vor Ort Modellprojekte entwickelt und umgesetzt. So wird z. B. in Leipzig eine wohnquartiersbezogene Beratungsstelle aufgebaut. Außerdem entwickeln die Partner Weiterbildungsprogramme, um Pflegende zu qualifizieren. Management und Finanzierungsmodelle im Rahmen von Öffentlich-Privaten Partnerschaften werden erprobt und Lösungen im Bereich des selbstbestimmten Lebens durch innovative Technik weiterentwickelt.

Statusberichte und Pilotprojekte bilden schließlich die Basis für die Erarbeitung von lokalen Handlungsempfehlungen und einer transnationalen Strategie für quartiersbezogene, integrierte Wohn- und Pflegelösungen für ältere Menschen.

„Wir müssen alles daran setzen, dass ältere Menschen so lange wie möglich in der eigenen Wohnung bleiben können. Zentral dafür ist die rechtzeitige Anpassung der Wohnungen. Darüber hinaus gilt es aber auch, die notwendigen Angebote für Betreuung, Pflege, Gemeinschaftsaktivitäten und Nahversorgung im Quartier zu organisieren.“
Christian Huttenloher, Generalsekretär, Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V.

HELPS

Housing and Home – Care for the Elderly and Vulnerable People and Local Partnership Strategies in Central European Cities
Laufzeit: 2011–2014
Lead Partner: Region Friuli Venezia Giulia (Italien)
12 Partner aus Deutschland, Italien, Österreich, Polen, der Slowakei, Slowenien, Tschechien und Ungarn

„HELPS“ entwickelt integrierte Wohn- und Pflegelösungen für ältere und hilfsbedürftige Menschen.

www.helps-project.eu

Klosterruine Eldena in Greifswald | © FuRoB

Natur- und Kulturtourismus zur Stärkung des Ostseeraumes

Tourismus ist in vielen Teilen Europas ein wichtiger Wirtschaftszweig. Gerade an der Ostsee hat er das Potenzial, die Region international noch sichtbarer zu machen und sie wirtschaftlich voranzubringen. Im Rahmen des Projektes „AGORA 2.0“ möchten 22 Partnerorganisationen aus zehn Ländern das Herausbilden einer gemeinsamen Identität im Ostseeraum unterstützen und einen nachhaltigen Natur- und Kulturtourismus befördern.

Auf der Basis des reichhaltigen Natur- und Kulturerbes des Ostseeraumes arbeiten Tourismusfachleute, Natur- und Kulturexperten, Wissenschaftler, Vertreter von Wirtschaftsverbänden, Verwaltungen und Nicht-Regierungs-Organisationen in „AGORA 2.0“ zusammen. Mit dem webbasierten Tourismus-Informationsdienst „BASTIS“ (Baltic Sea Heritage Tourism Information Service) wurde ein öffentlich zugängliches Instrument geschaffen, das vor allem kleinen und mittleren Unternehmen aus der Reiseindustrie den freien Zugriff auf wichtige Marktdaten ermöglicht. „BASTIS“ enthält Informationen über interessante Ziele, Märkte, Zielgruppen sowie konkrete Sehenswürdigkeiten aus Natur- und Kulturerbe.

„Zukünftige Identitätsträger dürfen nicht einfach übergestülpt werden, sondern müssen von Akteuren und Bevölkerung akzeptiert und aktiv kommuniziert werden. Deshalb wählten wir den Ansatz ‚von unten nach oben‘.“

Prof. Dr. Wilhelm Steingrube,
Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald

Um prägende, gemeinsame Charakteristika der Ostseeländer zu identifizieren, haben die Partner einen Online-Fragebogen entwickelt. Außerdem wird per Online-Abstimmung nach den „sechs Ostseewundern“ gesucht. Zur Auswahl stehen 65 Sehenswürdigkeiten aus zehn Länder rund um die Ostsee, wie z. B. mittelalterliche Burgen, Museen oder historische Stadtzentren. Alle „Kandidaten“ weisen einzigartige Merkmale auf und haben möglicherweise das Potenzial, über die Grenzen der Ostseeregion hinaus bekannt zu werden.

Den Kern von „AGORA 2.0“ bilden fünf Pilotprojektgruppen, deren Ziel es ist, das vorhandene kulturelle Potenzial besser und nachhaltig zu vermarkten. Dabei handelt es sich sowohl um kulturelles Erbe, wie Schlösser oder Bauten der Backsteingotik, als auch um Schätze in der Natur, wie z. B. Wälder oder Wanderdünen. Angeleitet von Fachleuten der Kopenhagener Business School analysieren die Partner ihre konkrete Situation vor Ort in Hinblick auf die Angebots- und Nachfrageseite. Wissenschaftler der Universität Greifswald stellen die dafür erforderlichen Instrumentarien bereit. Anhand der Analyse-Ergebnisse und inspiriert durch Kreativitäts-Workshops entwickeln die Partner gemeinsam neue Produkte für einen ansprechenden Natur- und Kulturtourismus.

AGORA 2.0

Heritage Tourism for increased BSR Identity
Laufzeit: 2009–2012
Lead Partner: Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald, Institut für Geographie und Geologie
22 Partner aus Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Lettland, Litauen, Polen, Russland/Kaliningrad (assoziierter Partner), Schweden und Weißrussland

„AGORA 2.0“ setzt sich dafür ein, den Ostseeraum als Region sichtbarer zu machen und innovative touristische Produkte zu entwickeln.

www.agora2-tourism.net

Baltic Sea Region Programme 2007–2013

Perspektive:

Die neue Strukturfondsperiode ab 2014

4

Die Europäische Union investiert über ihre Strukturpolitik in die nachhaltige Entwicklung von Städten und Regionen und damit in deren Wirtschaft, Infrastruktur sowie soziale und ökologische Zukunftsfähigkeit. Dies erfolgt über einen mehrjährigen Finanzrahmen mit erheblichem Mittelvolumen. Allein Deutschland erhält in der aktuellen Strukturfondsperiode 2007–2013 gut 26 Milliarden Euro aus den Strukturfonds. Für die Investitionshaushalte zahlreicher Bundesländer, vor allem in Ostdeutschland, stellen diese Mittel wichtige Ergänzungen dar. Dort investiert der Europäische Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) etwa 17 Milliarden Euro in Infrastruktur, Unternehmensförderung sowie Innovation, Umwelt- und Ressourcenschutz – eine Milliarde Euro davon für städtische Entwicklungsmaßnahmen, die eine wichtige finanzielle und inhaltliche Ergänzung zur nationalen Städtebauförderung leisten.

Um die neue Siebenjahresperiode ab 2014 rechtzeitig vorzubereiten, werden derzeit die von der EU-Kommission im Oktober 2011 vorgelegten Entwürfe der Strukturfonds-Verordnungen zwischen Rat und Europäischem Parlament verhandelt. Im gleichzeitig vorgelegten ersten Vorschlag für den mehrjährigen Finanzrahmen, der angesichts der Situation nationaler Haushalte vermutlich nicht endgültig ist, sind für die Strukturpolitik insgesamt 336 Milliarden Euro vorgesehen. Das ist rund ein Drittel des gesamten EU-Haushaltes. Dabei werden neben der Förderung der rückständigsten weiterhin auch „stärker entwickelte“ Regionen einbezogen, da auch viele Regionen, Städte und Gemeinden in den alten Mitgliedstaaten noch immer mit erheblichen strukturellen Problemen zu kämpfen haben. Zudem ist eine Übergangskategorie[3] vorgesehen, in die vor allem die ostdeutschen Bundesländer fallen würden.

Die Verordnungsentwürfe sind auf die Ziele der gesamteuropäischen Europa-2020-Strategie ausgerichtet[4]. So sollen anhand von elf Förderprioritäten ein intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum unterstützt und die Bereiche Wirtschaft, Umwelt und Soziales miteinander verknüpft werden (vgl. Kapitel 1). Hierzu werden unter anderem Forschung, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) in

3 Übergangskategorie meint Regionen, deren BIP pro Kopf zwischen 75 bis 90 Prozent des EU-Durchschnitts liegt.

4 Jedoch besteht hier die Gefahr einer Sektoralisierung, wodurch das Ziel der integrierten räumlichen Entwicklung unterlaufen werden könnte. Der integrierte Ansatz setzt verschiedene Ebenen, Fachpolitiken und Regionen in einen Dialog. Das trägt zur Ausprägung der territorialen Dimension bei und stärkt letztlich den europäischen Zusammenhalt. Daher sollte zwar ein strategischer und ergebnisorientierter Ansatz verfolgt werden, jedoch mit einem breit gefächerten Aufgabenspektrum im Sinne der Europa-2020-Strategie und der Territorialen Agenda der Europäischen Union. Wichtig ist auch, flexibel auf die verschiedenen Entwicklungserfordernisse und Strategien der Kooperationsräume einzugehen.

den Fokus genommen. Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der Steigerung der Energieeffizienz in Europa und der Förderung der Nutzung erneuerbarer Energien. Neben weiteren Themen spielt auch die integrierte Stadtentwicklung innerhalb der EU-Strukturpolitik eine Rolle. Die Strukturfondsprogramme auf nationaler und regionaler Ebene sollen ihre Förderung auf eine begrenzte Anzahl der europäischen Handlungsfelder fokussieren. Um die Effizienz des Mitteleinsatzes zu erhöhen, wird der Einsatz revolvierender Finanzierungsinstrumente an Stelle verlorener Zuschüsse verstärkt, vor allem in den Bereichen Infrastruktur und Stadtentwicklung.

Für eine größere Sichtbarkeit und Wirkung der EU-Politik vor Ort betont die Kommmission darüber hinaus integrierte lokale und regionale Entwicklungsansätze – für Teilregionen, Städte und vor allem benachteiligte Stadtquartiere. Auf Basis einer breiten Beteiligung von öffentlichen, privatwirtschaftlichen und bürgerschaftlichen Akteuren sollen fachübergreifende Entwicklungskonzepte und Maßnahmenbündel erarbeitet und umgesetzt werden. Auf den ersten Blick scheint dieser Ansatz „von unten“ im Widerspruch zur Beschränkung auf von oben vorgegebenen europäischen Leitthemen zu stehen. Doch gerade in dieser Verknüpfung zwischen der Europa-2020-Strategie mit der Realität „vor Ort“ liegt der Grundstein dafür, dass sich Regionen und Städte die EU-Ziele zu Eigen machen. Damit wird das Manko der bisherigen Lissabon-Strategie als Vorläufer von Europa 2020 behoben.

Nach den Vorschlägen der Kommission und auch des Europäischen Parlaments soll die „Europäische Territoriale Zusammenarbeit“ (ETZ oder INTERREG[5]) aufgrund ihres europäischen Mehrwertes (vgl. Kapitel 1 und 2) in der künftigen Förderperiode

Makroregionen

Die Umsetzung großräumiger Strategien für so genannte Makroregionen startete offiziell mit der Mitteilung der EU-Kommission zur „Strategie der Europäischen Union für den Ostseeraum“ (2009). Deren Vorbereitungen begannen nach der EU-Osterweiterung und gründeten auf der Feststellung des Europäischen Rates, dass die Anrainer-Länder der Ostsee zwar eng miteinander verflochten sind und über zahlreiche gemeinsame Ressourcen verfügen, die neuen Chancen aus der EU-Mitgliedschaft jedoch noch nicht hinreichend genutzt werden. Die zentrale Herausforderung, der nationale oder regionale Politiken nicht ausreichend gerecht werden können und die im Rahmen der Ostsee-Strategie bewältigt werden soll, ist die Sicherstellung einer nachhaltigen Umweltentwicklung, insbesondere der Schutz der Ostsee. Zudem soll der Wohlstand in der Region gesteigert, ihre Erreichbarkeit und Attraktivität verbessert und ihre Sicherheit gewährleistet werden. Weitere Informationen unter www.balticsea-region-strategy.eu.

Ende 2010 veröffentlichte die EU-Kommission eine Mitteilung zur Strategie der EU für den Donauraum, die im April 2011 von den Mitgliedstaaten bestätigt wurde. Kernziel ist, die Entwicklung der Region im Einzugsgebiet der Donau zu fördern. Dem Raum gehören Regionen aus acht EU-Staaten und sechs Nicht-EU-Staaten an. Die funktionalen Gemeinsamkeiten zwischen den Regionen erscheinen zwar weniger offensichtlich als im Ostseeraum, ihr immenser Nachholbedarf ist in weiten Teilen dennoch gegeben. Entsprechend liegen die Herausforderungen, denen mit der Strategie begegnet werden soll, in den Bereichen Umweltschutz und Risikoprävention, Mobilität und Intermodalität im Gütertransport, nachhaltige Energieversorgung, sozio-ökonomische Entwicklung, Sicherheit und Kriminalitätsbekämpfung. Weitere Informationen unter www.danube-region.eu.

Für beide Strategien wurden Aktionspläne erarbeitet, deren Umsetzung unter anderem im Rahmen der „Europäischen Territorialen Zusammenarbeit“ erfolgen soll.

INFO

5 Die künftige Verwendung des Kurztitels „INTERREG“ ist zwar wünschenswert, aber noch offen.

gestärkt und ausgebaut werden. Die drei Bereiche der grenzübergreifenden, transnationalen und interregionalen Zusammenarbeit sollen beibehalten werden. Für die ETZ wurde ein eigener Verordnungsentwurf vorgelegt, der eine fokussiertere Herangehensweise fördern soll. In diesem Zusammenhang wird vorgeschlagen, dass künftig aus einer thematischen Liste eine begrenzte Anzahl von Prioritäten ausgewählt werden kann. Hierzu gehört auch die Option, die Entwicklung und Umsetzung makroregionaler Strategien zu ermöglichen.

Auf Grundlage der Verordnungsentwürfe werden zudem bereits die künftigen Operationellen Programme (OP) für die INTERREG-B-Kooperationsräume vorbereitet. Bei der Erstellung sind die Vertreter der Mitgliedstaaten der jeweiligen Kooperationsräume sowie Ländervertreter, insbesondere die federführenden Bundesländer der deutschen Ausschüsse, und nationale Kontaktstellen eng eingebunden. Darüber hinaus werden auf gesamtdeutscher Ebene weitere Institutionen – Verbände, Vereine, Kammern, unterschiedlichste Organisationen der Zivilgesellschaft – konsultiert, die einen wichtigen Beitrag zugunsten einer auch aus deutscher Sicht optimalen Programmierung leisten können.

Im Rahmen des Ziels der „Europäischen Territorialen Zusammenarbeit“ betrifft die Programmierung die fünf Programmräume[6], an denen Deutschland bisher auch beteiligt ist. Darüber hinaus wird derzeit diskutiert, wie die Regionen entlang der Donau, vor allem in Tschechien, Bayern und Baden-Württemberg, einfacher mit Partnern in den anderen Staaten des Donauraumes zusammenarbeiten können.

Mit einer endgültigen Verabschiedung der Neuerungen ist nicht vor Ende des Jahres 2012 zu rechnen. Die Diskussion zur Zukunft der Kohäsionspolitik ist gleichzeitig gekoppelt an die Überlegungen zum Gesamthaushalt der EU ab 2014. Konkrete Zahlen stehen zwar noch keine im Raum – weder für den gesamten Finanzrahmen noch für einzelne Politikbereiche. Angesichts der prekären nationalen Haushaltslagen werden die Mitgliedstaaten jedoch kaum zu einer Ausweitung der EU-Finanzen bereit sein. Damit wird die Konkurrenz verschiedener Förderbereiche um die begrenzten Mittel steigen. Der europäische Mehrwert einzelner Maßnahmen gewinnt so beim Einsatz der EU-Gelder einen noch höheren Stellenwert.

Zur Erreichung der Ziele der Territorialen Agenda 2020 der EU ist wichtig, dass die Anwendung der Strukturfonds stärker auf integrierten und territorial abgestimmten Konzepten basiert. Gerade die nachhaltige Stadtentwicklung stellt dabei einen wichtigen Fördertatbestand dar. Zum jetzigen Zeitpunkt scheinen diese Empfehlungen in die Verhandlungen zur Ausgestaltung der neuen Förderperiode eingeflossen zu sein. Verbesserungsbedarf besteht bei den transnationalen Programmen der europäischen Zusammenarbeit. Inwieweit hier auch integrierte Ansätze der Stadt- und Regionalentwicklung in Zukunft noch umsetzbar sind, wird sich erst in den nächsten Monaten zeigen.

Aus deutscher Sicht ist die transnationale Zusammenarbeit auf jeden Fall ein Erfolg. Auch in der kommenden Strukturfondsperiode wird sich das BMVBS daher für gute Projektideen, europäische Partnerschaften und spannende Ergebnisse stark machen. Für die erfolgreiche Umsetzung von Europa 2020 müssen alle an einem Strang ziehen.

6 Alpenraum, Mitteleuropa, Nordsee, Nordwesteuropa, Ostseeraum

5 Glossar: Stichworte zu den Projekten

Die Einbindung privater Akteure in der Stadt- und Regionalentwicklung in Form von Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP) ist das zentrale Thema von **ACT4PPP** (Transnational Action for Public Private Partnership, Mitteleuropa). Durch grenzüberschreitenden Erfahrungsaustausch und die Begleitung von zwölf lokalen Pilotprojekten werden politische Handlungsempfehlungen erarbeitet, wie ÖPP-Modelle in einem breiten Ansatz als komplementäre Beschaffungsvariante zu herkömmlicher Förderung genutzt werden können.

AGORA 2.0 (Ostsee) ist mit seinen Ansätzen zur touristischen Produktentwicklung im Ostseeraum ein wichtiger Baustein für die tägliche Arbeit des „Europäische Route der Backsteingotik e. V.“[7]. Zudem gibt es erhebliche Synergie- und Multiplikatoreffekte, da die meisten großen touristischen Organisationen und Akteure der Region beteiligt sind und weitere touristische Highlights in Produkte mit einbezogen werden.

Amber Coast Logistics (Ostsee) fördert den Aufbau multimodaler Umschlagplätze südöstlich der Ostsee. So soll die Erreichbarkeit in der Region verbessert und deren Potenziale für die Transport- und Logistikwirtschaft nutzbar gemacht werden. Denn obwohl die Transportströme in den vergangenen Jahren stark angestiegen sind, gibt es bezüglich der Transport- und Logistikinfrastruktur noch starken Nachholbedarf.

Ziel von **AQUAFIMA** (Ostsee) ist es, marine Aquakultur, also die kontrollierte Aufzucht von Fischen und Meeresfrüchten, als ein Instrument für ein nachhaltiges Fischereimanagement zu entwickeln. Mit Hilfe der Aquakultur sollen Impulse für den Arbeitsmarkt und den Tourismus gegeben und damit die Regionalentwicklung in der Küstenregion vorangebracht werden.

Ballast Water Opportunity (Nordsee) konzentriert sich auf die sich verschärfende Problematik der Einschleppung fremder Organismen durch Ballastwasser in die Nordsee. Konkret wird die Umsetzung des internationalen Ballastwasserübereinkommens von 2004 angestrebt. Dies bedeutet, dass neben der Stärkung der regionale Zusammenarbeit Strategien für ein Frühwarnsystem und zur Identifizierung gefährdeter Bereiche entwickelt und die Umsetzung des Ballastwasserübereinkommens wissenschaftlich begleitet werden sollen.

Hintergrund von **BaltSeaPlan** (Ostsee) bildet die Raumkonkurrenz der unterschiedlichen Nutzungen im Ostseeraum. Dabei spielen wirtschaftlich vor allem Schifffahrt, Fischerei, Offshore-Windenergie und Rohstoffgewinnung eine tragende Rolle. Neben diesen Nutzungen ist der Funktion der Ostsee als einzigartigem Ökosystem Rechnung zu tragen. Dieses bedarf besonderer Schutzmaßnahmen. In einem fachübergreifenden Ansatz werden transnationale maritime Raumordnungspläne entwickelt. Sie sind Grundlage für die Lösung der vielfältigen Schutz- und Nutzungskonflikte und stehen für eine nachhaltige räumliche Entwicklung.

7 Als INTERREG gefördertes Projekt zwischen 2003 und 2007 ist die „Europäische Route der Backsteingotik“ (EuRoB) seit 2007 als gemeinnütziger Verein institutionalisiert. Ziel ist es, die Bedeutung und das kulturtouristische Potenzial backsteingotischer Bauten in der europäischen Öffentlichkeit zu schärfen.

Der Ostseeraum kämpft mit einem steigenden Fachkräftemangel und dem demographischen Wandel. Um diesen Problemen zu begegnen setzt **Best Agers** (Ostsee) auf Arbeitnehmer, die älter sind als 55 Jahre, um das Know-how und den Erfahrungsschatz dieser Gruppe, die gesünder und gebildeter ist als je zuvor, auszuschöpfen.

CLISP (Climate Change Adaptation by Spatial Planning in the Alpine Space, Alpen) begegnet den Folgen und Herausforderungen des Klimawandels im Alpenraum mit Hilfe raumplanerischer Maßnahmen. Vorhandene planerische Möglichkeiten und derzeit angewandte raumordnerische Instrumente werden ‚klimaresistent' weiterentwickelt, um Schadensanfälligkeiten einzudämmen, eine möglichst hohe Widerstandsfähigkeit zu erreichen und Interessenskonflikte zwischen Schutzmaßnahmen und Landnutzungen vorausschauend zu vermeiden und langfristig abzubauen.

Im Vergleich zu anderen Regionen in Europa sind die Alpen besonders stark vom Klimawandel betroffen. Die Auswirkungen sind bereits heute zu spüren. Um diese abzumildern, haben bereits verschiedene Projekte (wie z. B. CLISP) Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel entwickelt. Oft wird das erarbeitete Wissen jedoch nur unzureichend in die Praxis umgesetzt. Ziel von **C3-Alps** (Alpen) ist es deshalb, die bestehenden Ergebnisse zusammenzuführen, auszuwerten und sie für ein konkretes Handeln der maßgeblichen Akteure nutzbar zu machen.

Creative Cities (Development and Promotion of Creative Industry Potentials in Central European Cities, Mitteleuropa) fördert die Potenziale der Kreativwirtschaft für die Stadtentwicklung. Das Projekt beteiligt sich an beispielhaften kreativwirtschaftlichen Initiativen und entwickelt Maßnahmen der Wirtschafts- und Clusterförderung gezielt weiter.

Dryport (A modal shift in practice, Nordsee) zielt auf die Errichtung von intermodalen Umschlagsknoten im Hinterland von Seehäfen ab und will diese in Logistikketten und Güterverkehrsnetze integrieren. Durch das Umleiten von Warenströmen von der Straße auf die Schiene oder Binnenwasserstraßen sollen so Umschlags- und Transportinfrastrukturen in der Nordseeregion verkehrlich und ökologisch entlastet werden.

Angesichts der fortschreitenden Alterung der Bevölkerung in Europa bedarf es neuer Ansätze, um den Wohn- und Pflegebedürfnissen älterer Menschen gerecht zu werden. Das strategische Projekt **HELPS** (Mitteleuropa) entwickelt ganzheitliche, integrative Herangehensweisen, die älteren Menschen einen langen Verbleib und ein selbstständiges Leben in der eigenen Wohnung und im gewohnten Umfeld ermöglichen.

LABEL (Adaptation to Flood Risk in the Labe-Elbe River Basin, Mitteleuropa) befasst sich mit der Hochwassergefährdung im Elbeeinzugsgebiet. Es zielt darauf ab, vorhandene Informationen über Hochwasserrisiken sektor-, ebenen- und staatenübergreifend zusammenzuführen, verfügbar zu machen und zu kommunizieren. Ein erhöhtes Problembewusstsein und eine strategische Anpassung an die (hochwasserspezifischen) Herausforderungen des Klimawandels sollen so unterstützt werden.

Longlife (Sustainable, Energy Efficient and Resource-Saving Residential Buildings with Consideration of Unified Procedures, and New and Adapted Technologies, Ostsee) beschäftigt sich mit der Senkung des Energieverbrauchs und der Betriebskosten bei Neubauten und betrachtet dabei den gesamten Lebenszyklus eines Gebäudes. Ziel ist es, vereinheitlichte Planungs- und Genehmigungsverfahren für europaweite Ausschreibungen und deren Umsetzung in Wohngebäuden zu schaffen. Zugleich werden die regionalen Gebäudetypologien und Bauweisen optimiert sowie neue Technologien entwickelt und eingeführt.

Sowohl Innenstädte als auch die ‚Grüne Wiese' entwickeln sich im Zuge aktueller Re-Urbanisierungsmaßnahmen grundsätzlich positiv, die traditionellen Stadtteilzentren jedoch sind oftmals von Problemen des wirtschaftlichen und sozialen Niedergangs betroffen. Im Fokus des Projektes **MANDIE** (Managing District Centres in Northwest Europe, Nordwesteuropa) steht daher die sozioökonomische Reaktivierung und Stärkung von Stadtteilzentren durch geeignete Management- und Marketingstrategien. Gezielt werden auch kleine und mittelständische Unternehmen gefördert. Die im europäischen Kontext erarbeiteten Strategien werden unter Erprobung innovativer Instrumente gemeinsam mit den betroffenen Akteuren vor Ort umgesetzt und wissenschaftlich analysiert.

Das Projekt **INTER-Regio-Rail** (Mitteleuropa) setzt sich für eine bessere Infrastruktur und Organisation im Schienenpersonennahverkehr auf nationaler und europäischer Ebene ein. Mit maßgeschneiderten Angeboten sollen dauerhaft neue Nutzer gewonnen und die Rahmenbedingungen für Organisation und Finanzierung optimiert werden. Im Dialog mit Verkehrsunternehmen, Fahrgastverbänden und Fachleuten werden neue Netzwerke gebildet und Fachwissen ausgetauscht.

In dem strategischen Projekt **RAILHUC** (Railway Hub Cities, Mitteleuropa) geht es um den Personenverkehr, genauer um die Verbindung der hocheffizienten Hochgeschwindigkeitsknoten mit Stadt, Region und Umland hin zu einem integrierten Verkehrssystem. Diese Herausforderung trifft völlig unterschiedliche Regionen – eine davon ist die Metropolregion Mitteldeutschland. In einem intensiven Kommunikationsprozess, der Stakeholder aus Verwaltung und Politik, Regional- und Stadtentwicklung, Verkehrsplanung und -abwicklung sowie Unternehmen und die Bevölkerung vor Ort einbezieht, werden Engpässe und Potenziale im Verkehrsnetz identifiziert und Strategien zur Weiterentwicklung der Netze erarbeitet.

Second Chance (Mitteleuropa) beschäftigt sich mit der Revitalisierung von Industriebrachen zu künstlerischen und kulturellen Lebens- und Arbeitsräumen; mit ansprechenden Nutzungskonzepten soll dem Funktionsverlust in den betroffenen Stadtteilen entgegengewirkt und somit lebendige Quartiere geschaffen werden. Zudem werden in den Partnerstädten Finanzierungskonzepte für die verschiedenen Standorte entwickelt, wobei die Möglichkeiten von Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP) berücksichtigt werden.

SoNorA (South-North-Axis, Mitteleuropa) und **SCANDRIA** (Scandinavian Adriatic Corridor for Growth and Innovation, Ostsee) konzentrieren sich auf die Verbindung zwischen Ostsee und Adria. **SoNorA** thematisiert die Verkehrsinfrastrukturen und deren intelligente Organisation zwischen Ostsee und Adria. Die vielen Defizite in diesem Bereich in den meisten partizipierenden Ländern verhindern, dass die Entwicklungspotenziale, die der Raum langfristig bietet, effektiv genutzt werden. Deshalb wirbt SoNorA für die Weiterentwicklung der europäischen Nord-Süd-Verkehrsnetze, so dass mitteleuropäische Agglomerationsräume optimal an- und eingebunden werden und deren ökonomische Dynamik auf andere Räume und Umlandregionen ausstrahlen können.
Der räumliche Schwerpunkt von **SCANDRIA** liegt auf dem nördlichen Bereich des Nord-Süd-Korridors: vom skandinavischen Dreieck Oslo/Stockholm/Öresundregion und Mecklenburg-Vorpommern bis nach Berlin. Das Projekt trägt zur strategischen Weiterentwicklung des Raumes bei, indem es auf die Verbesserung seiner Erreichbarkeit und Vernetzung durch qualitativ hochwertige, ökologisch sinnvolle Verkehrsprodukte hinwirkt und ökonomische Entwicklungspotenziale identifiziert und ausbaut.

TRANSITECTS (Transalpine Transport Architects, Alpen) legt den geografischen Fokus auf den Alpenraum, der als Flaschenhals europäischer Verkehrskorridore wirkt. Das Projekt beschäftigt sich mit innovativen, intermodalen Logistiklösungen, die Alternativen zur Straße aufzeigen. Dabei liegt der Schwerpunkt auf der Attraktivitätssteigerung der Schiene für den Güterverkehr.

Die nachhaltige, energetische Anpassung städtischer Gebäude und Infrastrukturen ist eine zentrale Zukunftsaufgabe, um die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit unserer Städte langfristig zu sichern. Der Wohnungsbestand ist, vor allem in Mittel- und Osteuropa, nach wie vor durch einen erheblichen Sanierungsbedarf geprägt. Vor diesem Hintergrund entwickelt **Urb.Energy** (Energy Efficient and Integrated Urban Development Action, Ostseeraum) Konzepte zur energetischen Aufwertung von Großwohnsiedlungen im Rahmen integrierter Stadterneuerungsansätze.

Mit der Verbesserung der Vernetzung über West-Ost-Korridore befasst sich das Projekt **Via Regia Plus** (Sustainable Mobility and Regional Cooperation along the Pan-European Transport Corridor III, Mitteleuropa). Explizit stehen die Verbindungsqualitäten entlang der historischen Handelsroute Via Regia im Fokus. Die Infrastrukturen in diesem Bereich wurden infolge der europäischen Teilung jahrzehntelang vernachlässigt. Vor allem im Schienenverkehr besteht dringender Handlungsbedarf. Im Vorgänger-Projekt „European Development Corridor III Via Regia“ wurde eine Raumentwicklungsstrategie erarbeitet, die Entwicklungen in diesem Bereich anschieben sollte. Mit dem darauf aufbauenden Projekt Via Regia Plus wird nun die Umsetzung dieser Strategie vorangetrieben.

Anhang:

Übersicht der geförderten Projekte

Kofinanzierte Projekte

Tabelle 1: Projekte, die durch das „Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit“ im Förderzeitraum 2007–2013 eine Zusage für eine Kofinanzierung erhielten

Kurztitel	Zuwendungs-empfänger	Förderung Bundespro-gramm	EFRE	Gesamt-volumen	Raum	Thema
ACT4PPP	Bundesvereini-gung der Landes- und Stadtentwick-lungsgesell-schaften e. V.	115.000,00 €	3.230.002,90 €	4.148.000,00 €	Mitteleuropa	Stadt- und Regionalent-wicklung
AGORA 2.0	Universität Greifswald, Institut für Geographie	75.000,00 €	2.194.824,24 €	2.884.054,51 €	Ostsee	Wirtschaft, Arbeit, Leben
AlpBC*	Handwerks-kammer für München und Oberbayern	85.000,00 €	2.082.915,00 €	2.891.878,00 €	Alpen	Energie-effizienz und Klimawandel
AMBER COAST LOGISTICS	Hafen Ham-burg Marketing e. V.	74.745,00 €	1.906.720,00 €	2.770.300,00 €	Ostsee	Mobilität und Verkehr
AQUAFIMA	Landgesell-schaft Mecklen-burg-Vorpom-mern mbH	87.690,00 €	1.768.504,00 €	2.499.083,00 €	Ostsee	Stadt- und Regionalent-wicklung
Ballast Water Opportunity	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrogra-phie	75.000,00 €	5.278.172,00 €	10.756.343,00 €	Nordsee	Energie-effizienz und Klimawandel

* Projekt startet im Herbst 2012. Zusage erfolgt.

Kurztitel	Zuwendungs-empfänger	Förderung Bundespro-gramm	EFRE	Gesamt-volumen	Raum	Thema
BaltSeaPlan	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrogra-phie	73.750,00 €	2.953.560,44 €	4.635.422,72 €	Ostsee	Energie-effizienz und Klimawandel
Best Agers (BeA)	Wirtschaftsaka-demie Schles-wig-Holstein GmbH	100.000,00 €	2.822.125,00 €	3.773.500,00 €	Ostsee	Wirtschaft, Arbeit, Leben
C3-Alps	Handwerks-kammer für München und Oberbayern	63.360,00 €	2.199.659,00 €	3.117.291,00 €	Alpen	Energie-effizienz und Klimawandel
City Regions*	Stadt Leipzig	50.000,00 €	1.252.900,00 €	1.600.420,00 €	Mitteleuropa	Stadt- und Regionalent-wicklung
CleanShip	Baltic Energy Forum e. V.	55.000,00 €	2.204.004,85 €	2.982.065,00 €	Ostsee	Energie-effizienz und Klimawandel
CLISP	Bayerisches Staatsministe-rium für Wirt-schaft, Infra-struktur, Verkehr und Technologie	70.000,00 €	1.650.712,00 €	2.522.990,00 €	Alpen	Energie-effizienz und Klimawandel
CREATIVE CITIES	Aufbauwerk Leipzig	75.000,00 €	2.175.077,55 €	2.701.103,00 €	Mitteleuropa	Wirtschaft, Arbeit, Leben
DRYPORT	Universität Bremen, Insti-tut Arbeit und Wirtschaft	50.000,00 €	2.766.745,00 €	5.533.490,00 €	Nordsee	Mobilität und Verkehr
HELPS	Deutscher Verband für Wohnungswe-sen, Städtebau und Raumord-nung e. V.	45.725,00 €	2.133.975,35 €	2.670.229,00 €	Mitteleuropa	Wirtschaft, Arbeit, Leben
INTER-Regio-Rail	Bundesarbeits-gemeinschaft der Aufgaben-träger des SPN , Berlin (BAG-SPNV) e. V.	75.000,00 €	1.753.825,00 €	2.242.700,00 €	Mitteleuropa	Mobilität und Verkehr
LABEL	Sächsisches Staatsministe-rium des In-nern, Sachsen	75.000,00 €	3.739.666,33 €	4.748.545,33 €	Mitteleuropa	Energie-effizienz und Klimawandel
Longlife	TU Berlin	100.000,00 €	1.874.087,00 €	2.918.480,00 €	Ostsee	Energie-effizienz und Klimawandel

* Projekt startet im Herbst 2012. Zusage erfolgt.

Kurztitel	Zuwendungs-empfänger	Förderung Bundespro-gramm	EFRE	Gesamt-volumen	Raum	Thema
MANDIE	Landeshaupt-stadt Stuttgart	75.000,00 €	1.415.074,00 €	2.830.148,00 €	NWE	Stadt- und Regionalent-wicklung
RAILHUC	Deutscher Verband für Wohnungswe-sen, Städtebau und Raumord-nung e. V.	100.000,00 €	2.674.015,61 €	3.347.622,25 €	Mitteleuropa	Mobilität und Verkehr
Scandria	Deutscher Verband für Wohnungswe-sen, Städtebau und Raumord-nung e. V.	62.500,00 €	3.773.500,00 €	2.806.125,00 €	Ostsee	Mobilität und Verkehr
Second Chance	Stadt Nürnberg, Amt für Kultur und Freizeit	75.000,00 €	2.340.626,25 €	2.973.295,00 €	Mitteleuropa	Stadt- und Regionalent-wicklung
SHIFT-X*	Landkreis Zwickau	50.000,00 €	1.365.374,51 €	1.751.652,92 €	Mitteleuropa	Wirtschaft, Arbeit, Leben
SoNoRA	Deutscher Verband für Wohnungswe-sen, Städtebau und Raumord-nung e. V.	100.000,00 €	5.870.762,65 €	7.515.206,65 €	Mitteleuropa	Mobilität und Verkehr
TRANSITECTS	Deutscher Verband für Wohnungswe-sen, Städtebau und Raumord-nung e. V.	75.000,00 €	3.209.375,00 €	2.439.125,00 €	Alpen	Mobilität und Verkehr
Urb. Energy	Deutscher Verband für Wohnungswe-sen, Städtebau und Raumord-nung e. V.	150.000,00 €	2.855.426,60 €	3.922.116,00 €	Ostsee	Energie-effizienz und Klimawandel
Via Regia Plus	Sächsisches Staatsministe-rium des In-nern, Sachsen	50.000,00 €	2.570.100,00 €	3.195.200,00 €	Mitteleuropa	Mobilität und Verkehr
WOMEN*	Ministerium für Landesentwick-lung und Ver-kehr des Landes Sachsen-Anhalt	60.000,00 €	1.756.041,50 €	2.201.474,00 €	Mitteleuropa	Wirtschaft, Arbeit, Leben

* Projekt startet im Herbst 2012. Zusage erfolgt.

Vorlauf-Projekte

Tabelle 2: Projekte, die durch das „Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit“ im Förderzeitraum 2007–2013 eine Zusage für eine Vorlauf-Finanzierung erhielten

Kurztitel	Zuwendungs-empfänger	Förderung Bundesprogramm	Raum	Thema
abc.multimodal**	Hansestadt Rostock – Amt für Umweltschutz	24.960,00 €	Ostsee	Mobilität und Verkehr
ACT4PPP	Bundesvereinigung der Landes- und Stadtentwicklungs-gesellschaften e. V.	30.000,00 €	Mitteleuropa	Stadt- und Regional-entwicklung
AlpEnergy	B.A.U.M. Consult GmbH	25.699,00 €	Alpen	Energieeffizienz und Klimawandel
AMBER COAST LOGISTICS	Hafen Hamburg Marketing e. V.	13.772,00 €	Ostsee	Mobilität und Verkehr
AQUAFIMA**	Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt- und Ver-braucherschutz Mecklenburg-Vorpommern	30.000,00 €	Ostsee	Stadt- und Regional-entwicklung
Baltic Business ENGAGE (BBE)*	Bundesinitiative Unternehmen: Partner der Jugend (UPJ) e. V., Berlin	24.700,00 €	Ostsee	Wirtschaft, Arbeit, Leben
Baltic GIS**	Stadt Osterholz-Scharmbeck	23.000,00 €	Ostsee	Stadt- und Regional-entwicklung
BaltiCOMET**	Hochschule Wismar, Bereich Seefahrt, Rostock	30.000,00 €	Ostsee	Wirtschaft, Arbeit, Leben
Best Agers (BeA)	Wirtschaftsakade-mie Schleswig-Holstein, Kiel	25.000,00 €	Ostsee	Wirtschaft, Arbeit, Leben
Challenging Landscapes**	BIG-STÄDTEBAU MECKLENBURG-VORPOMMERN GmbH	30.000,00 €	Ostsee	Stadt- und Regional-entwicklung
CleanShip	Baltic Energy Forum e. V.	5.000,00 €	Ostsee	Energieeffizienz und Klimawandel
CNSS	Der Ministerpräsi-dent des Landes Schleswig-Holstein - Staatskanzlei	15.000,00 €	Nordsee	Energieeffizienz und Klimawandel
Code24	Verband Region Rhein-Neckar, Refe-rat für Europaange-legenheiten	25.000,00 €	NWE	Mobilität und Verkehr

* Die mit einem Sternchen gekennzeichneten Projekte haben eine Vorlauffinanzierung durch das „Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit“ erhalten, konnten aus verschiedenen Gründen jedoch keinen INTERREG-Antrag einreichen.

** Die mit zwei Sternchen gekennzeichneten Projekte haben eine Vorlauffinanzierung durch das „Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit“ erhalten, wurden durch den Lenkungsausschuss des jeweiligen Programms jedoch nicht genehmigt.

Kurztitel	Zuwendungs-empfänger	Förderung Bundesprogramm	Raum	Thema
Cities on Power	Lokale Agenda 21 Dresden – Geschäftsstelle	23.650,00 €	Mitteleuropa	Energieeffizienz und Klimawandel
Creative Bridges**	Freie und Hanse-stadt Hamburg, Behörde für Kultur, Sport und Medien	11.500,00 €	Ostsee	Stadt- und Regional-entwicklung
Cross-Add**	Arbeitsgemein-schaft Europäischer Grenzregionen (AGEG)	25.000,00 €	Mitteleuropa	Stadt- und Regional-entwicklung
DELPOC**	Universität Bremen, Institut für Wirt-schaft und Arbeit	25.000,00 €	Ostsee	Mobilität und Verkehr
EPOUrban	Stadt Leipzig – Amt für Stadter-neuerung und Woh-nungsbauförderung	11.000,00 €	Mitteleuropa	Stadt- und Regional-entwicklung
FerryCityNet**	Kiel Marketing e. V.	30.000,00 €	Ostsee	Stadt- und Regional-entwicklung
ForteCultura	GKU Standortent-wicklung GmbH, Berlin	21.800,00 €	Mitteleuropa	Wirtschaft, Arbeit, Leben
HELPS	Stadt Leipzig, Amt für Wirtschaftsför-derung	10.000,00 €	Mitteleuropa	Wirtschaft, Arbeit, Leben
ICC**	Stadt Forst (Lausitz)	35.700,00 €	Mitteleuropa	Stadt- und Regional-entwicklung
INTER-Regio-Rail	BAG – SPNV, Berlin	25.000,00 €	Mitteleuropa	Mobilität und Verkehr
InWater-Baltic**	Landkreis Nordwest-mecklenburg	29.600,00 €	Ostsee	Stadt- und Regional-entwicklung
LABEL	Sächsisches Staats-ministerium des Innern	30.000,00 €	Mitteleuropa	Energieeffizienz und Klimawandel
Longlife	TU Berlin, Fakultät VI Planen, Bauen, Um-welt	30.000,00 €	Ostsee	Energieeffizienz und Klimawandel
ODRA-AXIS*	INFRASTRUKTUR & UMWELT	25.000,00 €	Mitteleuropa	Stadt- und Regional-entwicklung
PEA	Stadt Wittenberge	20.000,00 €	Ostsee	Energieeffizienz und Klimawandel
Plan4Change*	Regionalverband Ruhr	19.500,00 €	NWE	Energieeffizienz und Klimawandel

* Die mit einem Sternchen gekennzeichneten Projekte haben eine Vorlauffinanzierung durch das „Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit“ erhalten, konnten aus verschiedenen Gründen jedoch keinen INTERREG-Antrag einreichen.

** Die mit zwei Sternchen gekennzeichneten Projekte haben eine Vorlauffinanzierung durch das „Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit“ erhalten, wurden durch den Lenkungsausschuss des jeweiligen Programms jedoch nicht genehmigt.

Kurztitel	Zuwendungs-empfänger	Förderung Bundesprogramm	Raum	Thema
PRIMA CLIC*	Regionale Planungs-stelle der Regiona-len Planungsge-meinschaft Havelland- Fläming	25.000,00 €	Mitteleuropa	Energieeffizienz und Klimawandel
Rail Baltica Plus	Senatsverwaltung für Stadtentwick-lung Berlin Referat VII A	25.000,00 €	Ostsee	Mobilität und Verkehr
Scandria	Gemeinsame Lan-desplanungsabtei-lung der Länder Berlin und Brandenburg	18.500,00 €	Ostsee	Mobilität und Verkehr
SusLabNWE	Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH	18.229,00 €	NWE	Wirtschaft, Arbeit, Leben
TRAMARO**	Deutsche Gesell-schaft e. V.	25.000,00 €	Mitteleuropa	Wirtschaft, Arbeit, Leben
TRANSITECTS	LKZ Prien GmbH	25.000,00 €	Alpen	Mobilität und Verkehr
Transromanica II	Ministerium für Lan-desentwicklung und Verkehr, Sachsen-Anhalt	30.000,00 €	Mitteleuropa	Wirtschaft, Arbeit, Leben
Urb. Energy	Deutscher Verband für Wohnungswe-sen, Städtebau und Raumordnung e. V.	30.000,00 €	Ostsee	Energieeffizienz und Klimawandel

* Die mit einem Sternchen gekennzeichneten Projekte haben eine Vorlauffinanzierung durch das „Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit“ erhalten, konnten aus verschiedenen Gründen jedoch keinen INTERREG-Antrag einreichen.

** Die mit zwei Sternchen gekennzeichneten Projekte haben eine Vorlauffinanzierung durch das „Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit“ erhalten, wurden durch den Lenkungsausschuss des jeweiligen Programms jedoch nicht genehmigt.

Andock-Projekte

Tabelle 3: Projekte, die durch das „Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit“ im Förderzeitraum 2007–2013 eine Zusage für eine Andock-Finanzierung erhielten

Kurztitel	Zuwendungs-empfänger	Förderung Bundesprogramm	Raum	Thema
Action Plan Central Europe (Konferenzen Brüssel zum Skandinavien-Adria-Korridor)	Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V.	45.000,00 €	Mitteleuropa	Stadt- und Regionalentwicklung
AQUAFIMA	Landgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH	20.000,00 €	Ostsee	Stadt- und Regionalentwicklung
BaltSeaPlan	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie	8.900,00 €	Ostsee	Stadt- und Regionalentwicklung
BaltSeaPlan Message	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie	40.063,00 €	Ostsee	Stadt- und Regionalentwicklung
Best Agers	Wirtschaftsakademie Schleswig-Holstein GmbH	30.000,00 €	Ostsee	Wirtschaft, Arbeit, Leben
COMMIN	Akademie für Raumforschung und Landesplanung	74.500,00 €	Ostsee	Stadt- und Regionalentwicklung
CREATIVE CITIES	Aufbauwerk Region Leipzig GmbH	25.000,00 €	Mitteleuropa	Wirtschaft, Arbeit, Leben
D-5-4-3 – ADAPT	Lippeverband	50.000,00 €	NWE	Energieeffizienz und Klimawandel
Europäische Route der Backsteingotik (EuRoB)	Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V.	50.000,00	Ostsee	Wirtschaft, Arbeit, Leben
Innovative Technologien zur Güterverlagerung im SCANDRIA-Korridor	Gemeinsame Landesplanungsbehörde der Länder Berlin und Brandenburg	30.000,00 €	Ostsee	Mobilität und Verkehr
INTER-Regio-Rail	Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV	47.936,00 €	Mitteleuropa	Mobilität und Verkehr
LABEL	Sächsisches Staatsministerium des Innern – SMI	20.000,00 €	Mitteleuropa	Energieeffizienz und Klimawandel
Longlife	TU Berlin	50.000,00 €	Ostsee	Energieeffizienz und Klimawandel

Kurztitel	Zuwendungs-empfänger	Förderung Bundesprogramm	Raum	Thema
M-Rail	Technische Hochschule Wildau (FH)	49.753,00 €	Mitteleuropa	Mobilität und Verkehr
Skandinavien-Adria-Korridor Plattform	Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V.	50.000,00 €	Ostsee	Mobilität und Verkehr
RAIL BALTICA Growth Corridor	VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH	50.000,00 €	Ostsee	Mobilität und Verkehr
Scandria – Werkstattgespräche	Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V.	37.483,76 €	Ostsee	Mobilität und Verkehr
SoNorA – Go-Net-Regions	Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V.	41.347,00 €	Mitteleuropa	Mobilität und Verkehr
TRANSITECTS	LKZ Prien GmbH	50.000,00 €	Alpen	Mobilität und Verkehr

Impressum

Herausgeber
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Referat SW 14
Invalidenstr. 44
10119 Berlin

Ansprechpartner und Bezugsquelle
Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
Referat I 3
Deichmanns Aue 31-37
53179 Bonn
interreg@bbr.bund.de
www.bbsr.bund.de
www.interreg.de

Stand
September 2012

Koordination und Text
Gesellschaft des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung mbH
Littenstraße 10
10179 Berlin
info@deutscher-verband.org
www.deutscher-verband.org

Gestaltung
VorSprung Design & Kommunikation

Druck
Spree Druck Berlin GmbH

Bildnachweis
Titelbild: Europafahne: Stephanie Hofschläger, pixelio.de, Hochwasserschild: Andreas Kühl
Die Einzelfotonachweise der anderen Bilder finden Sie auf den Projektseiten 9-34.
Ministerfoto: BMVBS/Fotograf: Frank Ossenbrink
Porträtfotos auf den Projektseiten 9-34: S. 10: Stadt Nürnberg, S. 11: Stadt Stuttgart, S. 22: K. Stolpe, alle anderen: privat
Grafik S. 5 und Projektbilder S. 9-37: Nachweis auf dem jeweiligen Bild

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

Alle Projekte wurden im Rahmen der INTERREG IV-B Programme umgesetzt, welche durch den Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung kofinanziert sind.

Darüber hinaus wurden sie unterstützt durch das „Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Dieses Programm fördert deutsche Projektpartner in ausgewählten transnationalen Projekten von strategischer bundespolitischer Relevanz.

www.bmvbs.de

CENTRAL EUROPE
COOPERATING FOR SUCCESS.
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND
Baltic Sea Region
Programme 2007-2013
The Interreg IVB North Sea Region Programme
Investing in the future by working together for a sustainable and competitive region
Investing in Opportunities
INTERREG IVB
Alpine SPACE
THIS PROJECT IS CO-FUNDED BY THE EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND
EUROPEAN TERRITORIAL COOPERATION
investing in your future