



Fotos: pixabay.de

Kooperation TransRegio Alliance

Dialog zur Mobilitäts- und Raumentwicklung zwischen Interreg-Akteuren in den fünf ostdeutschen Bundesländern

Interreg, Mobilität, ländlicher Raum, Regionalentwicklung

Für die Entwicklung ländlicher Räume ist eine gute Verkehrsanbindung mit Bus und Bahn wichtig. Allerdings sind in Schrumpfungsräumen und in wachsenden ländlichen Räumen im Umland von Metropolen unterschiedliche Ansätze gefragt. Interreg-Projekte bieten eine gute Möglichkeit, neue Lösungen zu testen, finanzielle Risiken zu senken und Entwicklungskosten durch das gegenseitige Lernen zu reduzieren. Die 2017 vom Deutschen Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V. und der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg gegründete Kooperation „TransRegio Alliance“ möchte die verkehrliche Anbindung der ländlichen Regionen untereinander sowie an das europäische Kernnetz stärken. Dazu arbeiten Akteure aus den fünf ostdeutschen Bundesländern zusammen.

Georg Werdermann

Ländliche Räume sind wieder ein wichtiges Handlungsfeld der Politik. Und das nicht erst seit dem Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung. Vielmehr beschäftigen sich die Planerinnen und Planer, aber auch die Politik bereits seit einiger Zeit mit den Regionen außerhalb der urbanen Zentren. Im Fokus stehen eine Reihe von Handlungsfeldern wie etwa Daseinsvorsorge, Mobilitätsangebote und -konzepte, Breitband- und Mobilfunkausbau sowie Unternehmens- und Behördenansiedlungen.

Die Ursachen für das steigende Interesse liegen auf der Hand: Einerseits sind es die Herausforderungen durch den demographi-

schen Wandel und die geringe wirtschaftliche Entwicklung in Schrumpfungsräumen (siehe BBSR-Online-Publikation, Nr. 18/2015), die nach alternativen Konzepten rufen. Auf der anderen Seite stehen die ländlichen Räume im Einzugsgebiet großer Metropolen, die eine Entlastung für deren heiß laufende Siedlungsentwicklung und Immobilienmärkte bieten.

Strategien an Regionen anpassen

In schrumpfenden wie in wachsenden ländlichen Räumen sind Mobilität und verkehrliche Anbindung Schwerpunktthemen. Mit Blick auf die unterschiedlichen Problemlagen müssen allerdings regional differenzier-

te Strategien zum Einsatz kommen. In Schrumpfungsräumen sind bedarfsorientierte und verlässliche Angebote notwendig, die im Spannungsfeld von sinkender Nachfrage, knappen öffentlichen Kassen und einem zurückgehenden Schülerverkehr gestaltet werden müssen. Mittelfristig können dabei Digitalisierung und autonom fahrende Busse eine wichtige Rolle spielen. Modellprojekte zum autonomen Fahren mit kleinen Bussen wie in Neuruppin, Brandenburg oder im bayerischen Bad Birnbach bieten dabei Anhaltspunkte für die zukünftige Entwicklung. Ehrenamtliche Angebote in Verbindung mit speziellen Bedienformen wie bei Bürgerbussen, Rufbussen und Servi-

cebussen spielen ebenso eine Rolle; können jedoch höchstens eine ergänzende Lösung sein. Wichtig sind auch die bessere Vertaktung von Bus- und Bahnverkehr, die Verknüpfung von Personenverkehr und Logistik (z. B. Transport von Frachtgütern in Bussen des Personennahverkehrs in den Landkreisen Uckermark und Saalfeld-Rudolstadt), ein besseres Marketing und die Ansprache neuer Nutzergruppen.

Reduzieren oder Angebote verbessern?

In Räumen mit Bevölkerungsrückgang geht es oft um die Frage, ob man mit einem entsprechend reduzierten Angebot reagiert, oder versucht, entgegen dem Trend mit guten Angeboten eine Nachfrage auch bei neuen Zielgruppen zu stimulieren. Die Erfahrungen beispielsweise in Sachsen-Anhalt zeigen, dass es sich lohnt, genauer hinzusehen und attraktive Offerten auch in einem schwierigen Umfeld zu entwickeln. Diese müssen einfach und verständlich sein, es muss einen Taktverkehr mit attraktiver Bedienungs Häufigkeit geben und die Liniennetze müssen ausgebaut werden.

Die Konzentration des klassischen Linienvverkehrs auf starke Achsen muss in dünn besiedelten Räumen mit flexiblen Bedienformen ergänzt werden. Umwege gilt es zu vermeiden, es braucht mehr Haltestellen für kurze Wege und insgesamt differenzierte Angebote je nach Einsatzgebiet. Die Beispiele aus der Praxis zeigen: Wenn zusätzlich noch die Zugangsbarrieren niedrig sind und das Angebot selbstbewusst und offensiv angeboten wird, gibt es eine realistische Chance auf Erfolg. Zudem helfen einheitliche Qualitätsvorgaben, die Nachfrage zu bedienen. Dazu gehören abgestimmte Takte, täglich von früh bis spät, auch am Wochenende, an Feiertagen und in den Ferien. Die Verbindungen müssen gute Anschlüsse und kurze Umstiege bieten. Auch eine hohe Fahrzeugqualität und die kostenlose Fahrradmitnahme sowie Platz für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen sind wichtig.

Auf dem Weg zu attraktiven Lösungen muss aber gerade in strukturschwachen Regionen noch eine Reihe von Herausforderungen angegangen werden. Die Personalkosten stellen viele Verkehrsunternehmen vor die Frage, wie Angebote einerseits kostengünstig und andererseits rechtssicher gemacht werden können. Auch die Schließung von Taxi-Standorten im ländlichen Raum erschwert die Einrichtung von flexiblen Systemen wie Rufbussen, da es immer schwieriger wird, Taxiunternehmer als Partner zu finden. Der Blick auf das Personenbeförderungsgesetz wirft auch noch viele rechtliche Fragen auf.

Herausforderungen in metropol-nahen Regionen

In metropol-nahen ländlichen Räumen wiederum muss es um ganz andere Ansätze gehen. Heftig diskutiert werden die Wiederaufnahme stillgelegter Schienenverbindungen, eine Verdichtung der Takte im Regionalverkehr, die Einbindung in Verkehrsverbünde der Metropolen oder die Überarbeitung der Tarifzonen zur Vermeidung von Pendel- und Parksuchverkehren in günstige, innenstadtnahe Gebiete. Auch die Verbesserung multimodaler Angebote wie etwa der Ausbau von Park & Ride-Plätzen, Möglichkeiten der Fahrradmitnahme oder deren Ausleihmöglichkeiten sind Thema. Aktuell kommen in vielen dieser Gebiete noch zusätzliche Herausforderungen hinzu. So zum Beispiel der Mangel an Fahrpersonal oder Fahrzeugen, stark steigende Nutzerzahlen bei gleichbleibender Kapazität sowie viele Baustellen durch einen langjährigen Wartungsstau.

Interreg-Projekte entwickeln neue Lösungen

Die Interreg-Projekte, die sich in der 2017 gegründeten TransRegio Alliance austauschen, bieten sowohl für schrumpfende als auch wachsende ländliche Regionen einen guten Rahmen, um Probleme zu analysieren und Lösungen modellhaft zu testen. Die Projekte senken zudem finanzielle Risiken, erleichtern durch den thematisch-fachlichen Austausch die Übernahme von Erfahrungen in anderen Partnerregionen und bieten die Möglichkeit, erfolgreiche Ansätze in den politischen Raum zu kommunizieren¹.

Das Mitteleuropa-Projekt SubNodes unter Leitung des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft beispielsweise geht der Frage nach, wie das Hinter-

land des transeuropäischen Schienenverkehrsnetzes besser mit den bestehenden Hauptknoten verknüpft werden kann. Hintergrund ist die Erfahrung, dass die Anbindung vieler Regionen an die Hauptknotenpunkte unzureichend ist und diese Gebiete somit nur eingeschränkt von den Hochgeschwindigkeitsnetzen profitieren. Um Fahrgästen eine durchgängige Reisekette zu bieten, sollen daher geeignete Mittelzentren zu intermodalen, sekundären Knoten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) entwickelt werden, so genannte „Subknoten“.

Der Freistaat Thüringen hat sich das Ziel gesetzt, die Kohlenstoffdioxid-Emissionen des Landes bis zum Jahr 2023 um 400 000 t zu senken. Da der Verkehrssektor für rund 20% der Emissionen verantwortlich ist, bestehen hier hohe Einsparpotentiale. Gleichzeitig befindet sich die Struktur des ÖPNV in Thüringen vor dem Hintergrund der Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Nürnberg und der wachsenden Bedeutung des ICE-Knotens Erfurt, einhergehend mit einer Reduzierung des Schienenfernverkehrsangebots in anderen thüringischen Städten (insbesondere Jena und Weimar), im Umbruch. Vor dem Hintergrund der nach wie vor starken Abwanderung vor allem junger Menschen aus dem ländlichen Raum in Richtung der urbanen Zentren und wirtschaftlich stärkerer Räume vor allem in Süddeutschland stellt die Optimierung der CO₂-armen Anbindung ländlicher Räume eine große Herausforderung für den Freistaat dar.

Um hier die Erfahrungen anderer europäischer Regionen nutzen zu können, hat das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Freistaats Thüringen (TML) das EU-Projekt OptiTrans initiiert, das zwischen 2017 und 2021 aus Mitteln des



Programms Interreg Europe finanziert wird. Inhalt des Projektes ist ein intensiver Erfahrungsaustausch zu Fragen der Planung und Organisation des ÖPNV, um am Ende der ersten Projektphase für alle beteiligten Regionen einen Aktionsplan vorlegen zu können.

RUMOBIL ist ein transnationales Kooperationsprojekt zwischen öffentlichen Verwaltungen und ihren Nahverkehrsagenturen. Es wird koordiniert durch das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt. Das Ziel ist die gemeinsame Entwicklung und Erprobung neuer Ansätze zur Anbindung ländlicher vom demografischen Wandel besonders betroffener Orte an den ÖPNV und überregionale Verkehrswege. Acht verschiedene Pilotvorhaben, die über Europa verteilt in den Teilnehmerländern umgesetzt werden, sind Teil von RUMOBIL. Im Rahmen des Projektes werden beispielsweise in Möser und Osterburg (Sachsen-Anhalt) Bürgerbusse eingesetzt. Durch die gezielte Unterstützung von Initiativen zur Gründung von Bürger- bzw. Gemeindebussen sollen neue Angebote zur Verbesserung der Nahmobilität und Feinerschließung in kleinen Gemeinden geschaffen werden, die das bestehende ÖPNV-Angebot sinnvoll ergänzen. Das Projekt wird gefördert durch das Interreg-Programm für Mitteleuropa.

Im Fokus des Interreg-Projektes *Peripheral Access*, ebenfalls kofinanziert durch das Interreg-Programm für Mitteleuropa, steht die Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen, im Hinterland von Ballungsräumen und in Grenzregionen. Dazu unterstützt *Peripheral Access* Intermodalität und Infrastruktur in den beteiligten Regionen, setzt intelligente Kommunikationstechnologien ein und wendet innovative



Kooperations- und Marketingansätze an. Konkret geht es etwa um die Entwicklung einer bi-lingualen und grenzüberschreitenden Marketingkampagne für die Elstertalbahn im Vogtland oder die Einrichtung einer intermodalen Mobilitätsstation (ÖPNV, e-Carsharing, Taxi, Haltestellen für regionalen Rufbus, Radverkehr) im ländlichen Raum in der Region Graz.²

Das Projekt *Scandria²Act* steht ebenfalls für die Kooperation zwischen Metropolen und dem sie umgebenden Umland. Insbesondere durch die Verbindung der regionalen Bedürfnisse im Transportbereich mit der transnationalen und europäischen Ebene wird die Standortqualität in den Regionen entlang des Korridors für Industrie und Dienstleistungen aufgewertet. Zudem werden in der Zusammenarbeit der Partnerregionen in einer Allianz ähnliche Herausforderungen gemeinsam bearbeitet, z. B. Stär-

kung multimodaler Personen- und Güterverkehrsinfrastrukturen, Optimierung der Pendlerverkehre, Informationen und Ticketing im ÖPNV sowie verkehrsbedingte Flächenbedarfe und grüne Logistiklösungen. Das Projekt wurde von der EU-Kommission als Flaggschiff-Projekt der Ostseestrategie im Bereich Verkehr anerkannt. Dies beinhaltet eine enge Kooperation insbesondere zu den nationalen Koordinatoren der Priorität Verkehr der Ostseestrategie sowie eine starke politische Unterstützung des Projektes.

Das Projekt *NSB CoRe* verbessert die Erreichbarkeit in der östlichen Ostseeregion für den Güter- und Personenverkehr. Im Fokus stehen dabei insbesondere die regionale und lokale Arbeitsebene sowie ebenfalls Grenzregionen. Das Projekt bringt dazu die Perspektiven der Verkehrsunternehmen und Nutzer im Güter- und Personenverkehr auf transnationaler Ebene zusammen. Konkret wird u. a. versucht, Fernverkehre noch besser mit urbanen Mobilitätsströmen zu synchronisieren. Dazu wird im Rahmen des Projektes in ausgewählten Korridoren in IKT-basierte Lösungen und Infrastruktur investiert. Die Projektaktivitäten sollen dazu beitragen, dass Verkehrs- und Regionalplanung besonders bei grenzüberschreitender Zusammenarbeit noch stärker integriert betrachtet werden. Dazu entwickeln die Projektpartner gemeinsam Politikempfehlungen und transnationale Leitbilder.

Im Rahmen des Projektes *TRANS-BORDERS* (Interreg Mitteleuropa) wird die Anbindung peripherer Grenzregionen an das transeuropäische Verkehrsnetz verbessert. Dazu wird untersucht, wie die Erreichbarkeit dieser Regionen über nächstgelegene Netzknoten dies- und jenseits der Grenzen durch grenzüberschreitend abgestimmte,



intermodale und umweltfreundliche Mobilität verbessert werden kann. Ziel ist, die Attraktivität dieser Regionen zu erhöhen und somit den Herausforderungen des demographischen Wandels zu begegnen. Mit Blick auf die dafür notwendigen Entscheidungsprozesse sollen durch das Projekt interministerielle und ressortübergreifende Zusammenarbeit gestärkt und ein reibungsloser Entscheidungs- und Politikgestaltungsprozess zwischen grenzübergreifenden Regionen erreicht werden

TransRegio Alliance - thematische Kooperation von Interreg-Projekten

Die TransRegio Alliance als Kooperation von Interreg-Akteuren verleiht dem Wunsch vieler Beteiligter nach einer größeren Vernetzung thematisch verwandter Vorhaben in den Bereichen Verkehr und Mobilität Ausdruck und festigt bestehende informelle Kooperationsstrukturen. Im Rahmen der Allianz können die Beteiligten ihr Vorgehen besser abstimmen, Informationen auf die politische und operative Ebene in den relevanten Ministerien rückkoppeln und somit allen (Interreg-)Akteuren einen höheren Wirkungsgrad verschaffen. Die Arbeitsgemeinschaft baut auf der Berliner Erklärung von 2007 auf, bei der sich die für Raumordnung zuständigen Vertreterinnen und Vertreter der Länderministerien aus Berlin, Brandenburg, Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt für den Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor als wirtschaftlichen Verflechtungsraum und raumordnerisches Leitbild aussprachen. Ziel der TransRegio Alliance-Arbeitsgemeinschaft ist nun die Unterstützung und Fortsetzung der gemeinsamen Arbeit zu Fragen der besseren verkehrlichen Anbindung der Regionen an

HINTERGRUND

Die Partner der Kooperation TransRegio Alliance

An der 2017 vom Deutschen Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V. und der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg gegründeten Kooperation „TransRegio Alliance“ sind auch die Verkehrs- und Landesentwicklungs-Ministerien der ost-deutschen Bundesländer beteiligt. Die Teilnehmer der Arbeitsgemeinschaft sind zudem alle als Partner in verschiedene Projekte der transnationalen Zusammenarbeit zum Thema Mobilität involviert. Dies ermöglicht einen Austausch zu regionalen, nationalen und europäischen Aspekten der Verkehrsanbindung.

- Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung (Projektkoordination & Lead Partner Peripheral Access)
- Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (Lead Partner Scandria*2Act)
- Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (Lead Partner SubNodes & OptiTrans)
- Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr, Sachsen-Anhalt (Lead Partner RUMOBIL)
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Berlin (Projektpartner NSB CoRe)
- Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung, Mecklenburg-Vorpommern
- Sächsisches Staatsministerium des Inneren (Lead Partner „Transborders“ ist das Sächsische Ministerium für Wirtschaft und Arbeit)

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) fördert im Rahmen des Bundesprogramms Transnationale Zusammenarbeit.

das europäische Kernnetz „Verkehr“ (TEN-V), die Verknüpfung lokaler Knoten in den Regionen mit den zentralen Kernnetz-knoten, die räumlichen Herausforderungen von Verkehrsknoten aber auch die Stärkung von Stadt-Land-Partnerschaften in diesen Räumen. Das Projekt wird aus dem Bundesprogramm für transnationale Zusammenarbeit über eine Laufzeit von zweieinhalb Jahren gefördert.

Politisches Bekenntnis und zusätzliche finanzielle Mittel notwendig

Gute Lösungen für attraktive Mobilitätsangebote in ländlichen Räumen sind allerdings nicht zum Nulltarif zu bekommen. Dafür sind mehr als nur Pilotprojekte not-

wendig: Es braucht ein deutliches Bekenntnis zum öffentlichen Personennahverkehr. Dafür müssen ausreichende finanzielle Ressourcen bereitgestellt werden. Vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussion zur Luftqualität scheint es in diesem Bereich Bewegung zu geben. Der ÖPNV wird zunehmend wieder als das Verkehrsmittel verstanden, das im Vergleich zum Individualverkehr am effektivsten und umweltfreundlichsten viele Menschen auf den Hauptachsen transportieren kann; wegen des nach wie vor vergleichsweise hohen Flächenverbrauchs stellen PKW mit elektrischem Antrieb keine adäquate Alternative dar.

Klar ist zudem, dass es eine gut funktionierende Anbindung des ländlichen Raumes nur im Zusammenhang mit flankierenden Maßnahmen auch im urbanen Gebieten geben kann. Die Maut für Innenstädte, ein effektives Parkraummanagement, gute Verleihangebote für Räder und PKW in Stadt und Region müssen gegebenenfalls unterstützen. Regionale Mobilität muss in Zukunft als Gesamtsystem verstanden werden. Denn: Die Stadt von heute ist die Region. ■

- 1 Übersicht aller Projekte unter: www.interreg-central.eu
- 2 Weitere Informationen und Links unter www.internationales-verkehrswesen.de/interreg-sommeruniversitaet

Georg Werdermann, Dr.-Ing.
 Projektleiter, Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung, Berlin
g.werdermann@deutscher-verband.org

