INTERREG B IN OSTDEUTSCHLAND

Transnationaler Verkehr, Mobilität und Raumentwicklung im regionalen Kontext

Abschlussdokumentation der Arbeitsgruppe TransRegio (2017–2021)

Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V.

Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg

LAND BRANDENBURG

BERLIN

Zusammenfassung

Eine ausgewogene und harmonische Raumentwicklung zwischen und innerhalb von Ländern, Regionen, Städten und Gemeinden auf der Grundlage der Vielfalt der Orte und ihrer lokalen Stärken ist heute wichtiger denn je. Sie ermöglicht eine bessere Chancengleichheit einschließlich des Zugangs zu öffentlichen Dienstleistungen für Menschen und Unternehmen, egal wo sie sich befinden.

In schrumpfenden wie in wachsenden Räumen ist die verkehrliche Anbindung dabei ein Schwerpunktthema. Die Mobilität nimmt bei der Raumentwicklung eine Schlüsselstellung ein, mit Blick auf die unterschiedlichen Problemlagen müssen allerdings regional differenzierte Strategien und Maßnahmen zum Einsatz kommen. Hierfür werden innovative Lösungen benötigt: Der öffentliche Verkehr muss integrierter, nachhaltiger und nutzerfreundlicher werden, um den Wandel der Regionen und Städte und das veränderte Mobilitätsverhalten der Bevölkerung abzubilden. Viele dieser Lösungen lassen sich über eine Projektförderung im Rahmen von Interreg B umsetzen. Neue Konzepte und Strategien werden vor Ort getestet und die Ergebnisse in einem europäischen Rahmen geteilt. Die transnationale Zusammenarbeit bietet damit die Grundlage, erfolgreichen Ansätzen zu einer breiteren Anwendung zu verhelfen und vernetzt gleichzeitig Akteure aus verschiedenen europäischen Ländern, die mit ähnlichen Herausforderungen in der Raumentwicklung konfrontiert sind.

Die ostdeutschen Bundesländer sind seit vielen Jahren in diesem Bereich aktiv und tauschen sich auch auf nationaler Ebene untereinander aus. Um diesen Austausch zu intensivieren – insbesondere im Hinblick auf die Projekte der transnationalen Zusammenarbeit – wurde 2017 die Arbeitsgruppe TransRegio eingerichtet. Die AG besteht aus den für die Raumentwicklung und das Interreg B-Programm betrauten Mitarbeiter:innen der jeweiligen Länderministerien der ostdeutschen Bundesländer.

Die vorliegende Broschüre gibt nun einen Überblick über die Zusammenarbeit der AG TransRegio in den Jahren 2017 bis 2021, die Interreg B-Projekte der Bundesländer und die damit verbundenen Themen der AG-Sitzungen aus den letzten Jahren.

Im Rahmen dieser insgesamt sechs Sitzungen, die jeweils halbjährlich zwischen 2017 bis 2021 stattfanden, wurden Herausforderungen der Raumordnung, insbesondere in den Bereichen Mobilität, Siedlungsentwicklung und Daseinsvorsorge thematisiert. Anknüpfungspunkt waren jeweils einzelne Interreg B-Vorhaben, mithilfe derer die Länder eine Umsetzung ihrer Raumordnungsziele auf lokaler Ebene verfolgten. Dadurch wurde ein Austausch zu thematisch verwandten Projekten auf innerdeutscher Ebene sowie die Vernetzung der jeweiligen Akteur:innen erreicht. Die Interreg-Projekte wurden gleichzeitig in ihrer (Außen-) Wirkung unterstützt, im Sinne einer gemeinsamen Raumentwicklung abgestimmt und die Reichweite der Ergebnisse programmraumübergreifend vergrößert.

Aufgrund der erfolgreichen Zusammenarbeit wird das Format nun – verbunden mit einer Erweiterung des Teilnehmer:innenkreises – vorerst bis 2022 fortgeführt. Die AG schafft damit eine gute Ausgangslage, um in gemeinsamer Abstimmung die Vorhaben für die nächste Förderperiode 2021–2027 vorzubereiten, die mit ihren neuen Schwerpunkten die räumlich integrierte Arbeit über Interreg B erleichtern wird.

Mobilität nimmt bei der Raumentwicklung eine Schlüsselstellung ein.

Inhalt

I.	**Hintergrund und Anlass der Zusammenarbeit**	**4**
	Hintergrund	5
	Anlass	6
	Themen	9
II.	**Partner und Projekte**	**10**
	Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg	12
	Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung	14
	Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft	16
	Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr, Sachsen-Anhalt	18
	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Berlin	20
	Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung, Mecklenburg-Vorpommern	22
	Sächsisches Staatsministerium für Regionalentwicklung und Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr	24
III.	**Ausblick und Fazit**	**26**
	Ergebnisse der Zusammenarbeit	27
	Weiterführung der Kooperation	29

Annex	30
Übersicht aller Sitzungstermine, Teilnehmende und behandelten Themen sowie Auswahl an Präsentationsfolien	32

I. Hintergrund und Anlass der Zusammenarbeit

Auf allen Verwaltungsebenen ist ein verstärktes gemeinsames Handeln nötig, um positive Zukunftsperspektiven zu gewährleisten und alternative Konzepte zu entwickeln.

Hintergrund

Eine ausgewogene und harmonische Raumentwicklung zwischen und innerhalb von Ländern, Regionen, Städten und Gemeinden auf der Grundlage der Vielfalt der Orte und ihrer lokalen Stärken ist heute wichtiger denn je. Sie ermöglicht eine bessere Chancengleichheit einschließlich des Zugangs zu öffentlichen Dienstleistungen für Menschen und Unternehmen, egal wo sie sich befinden. Planerinnen und Planer, aber auch die Politik beschäftigen sich dabei zunehmend mit den Regionen außerhalb der urbanen Zentren. Die Ursachen für das steigende Interesse liegen auf der Hand: die zunehmenden Ungleichheiten zwischen dicht und weniger dicht besiedelten, dynamischen und stagnierenden, strukturschwachen und strukturstarken Regionen haben haben ein kritisches Niveau erreicht. Der demografische Wandel verstärkt diese divergierenden Tendenzen. Auf allen Verwaltungsebenen ist ein verstärktes gemeinsames Handeln nötig, um positive Zukunftsperspektiven für alle Regionen zu gewährleisten und alternative Konzepte zu entwickeln. Im Fokus stehen eine Reihe von Handlungsfeldern wie etwa Daseinsvorsorge, Mobilitätsangebote und -konzepte, Breitband- und Mobilfunkausbau oder die Ansiedelung von Unternehmen und öffentlichen Infrastrukturen.

In schrumpfenden wie in wachsenden Räumen ist die verkehrliche Anbindung ein Schwerpunktthema. Die Mobilität nimmt bei der Raumentwicklung eine Schlüsselstellung ein, mit Blick auf die unterschiedlichen Problemlagen müssen allerdings regional differenzierte Strategien und Maßnahmen zum Einsatz kommen.

Hierbei sind bedarfsorientierte und verlässliche Angebote notwendig, die in ländlichen Räumen im Spannungsfeld von sinkender Nachfrage, knappen öffentlichen Kassen und einem zurückgehenden Schüler:innenverkehr gestaltet werden müssen. Ehrenamtliche Angebote in Verbindung mit speziellen Bedienformen wie bei Bürgerbussen, Rufbussen und Servicebussen 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, ein besseres Marketing und die Ansprache neuer Nutzer:innengruppen.

In urbanen Regionen wiederum steht der öffentliche Nahverkehr seit einigen Jahren vor einer Renaissance – steigende Nutzer:innenzahlen lassen einen Investitionsstau zu Tage treten, gleichzeitig treten zahlreiche neue Mobilitätsanbieter auf den Markt, die teilweise mit dem öffentlichen Verkehr in Konkurrenz stehen. Eine Integration dieser neuen – oft auf Sharing basierenden Mobilitätsdienstleistungen in das Gesamtnetz steht in vielen Städten noch aus. Steigende Pendler:innenströme in die Innenstädte und eine wachsende Mobilität zwischen den Regionen erfordert zudem die bessere Vernetzung von Städten mit ihrem Umland.

Für diese Herausforderungen werden innovative Lösungen benötigt: Der öffentliche Verkehr muss integrierter, nachhaltiger und bedienungsfreundlich werden, um den Wandel der Regionen und Städte und das veränderte Mobilitätsverhalten der Bevölkerung abzubilden.

Viele dieser Lösungen lassen sich über eine Projektförderung im Rahmen von Interreg B umsetzen. Neue Konzepte und Strategien werden vor Ort getestet und die Ergebnisse in einem europäischen Rahmen geteilt. Die transnationale Zusammenarbeit bietet damit die Grundlage, erfolgreichen Ansätzen zu einer breiteren Anwendung zu verhelfen und vernetzt gleichzeitig Akteur:innen aus verschiedenen europäischen Ländern, die mit ähnlichen Herausforderungen in der Raumentwicklung konfrontiert sind.

Die ostdeutschen Bundesländer sind seit vielen Jahren in diesem Bereich aktiv und tauschen sich untereinander aus. Um diesen Austausch zu intensivieren – insbesondere im Hinblick auf die Projekte der transnationalen Zusammenarbeit – wurde 2017 die Arbeitsgruppe TransRegio eingerichtet.

Die Interreg-Projekte, über die sich die Teilnehmer:innen in der AG austauschen, bieten sowohl für schrumpfende als auch wachsende Regionen einen guten Rahmen, um Probleme zu analysieren und Lösungen modellhaft zu testen. Die Projekte senken zudem finanzielle Risiken bei der Einführung neuer Ansätze, erleichtern durch den thematisch-fachlichen Austausch die Übernahme von Erfahrungen in anderen (europäischen) Partnerregionen und bieten die Möglichkeit, erfolgreiche Ansätze in den politischen Raum zu kommunizieren.

Die vorliegende Abschlussdokumentation gibt einen Überblick über die Arbeit der Allianz in den letzten drei Jahren und stellt die Projekte der in der AG involvierten Bundesländer vor.

Anlass

Eine Kooperation und ein enger Austausch zwischen den Ministerien der ostdeutschen Bundesländer im Bereich der Raumordnung besteht bereits seit vielen Jahren auf informeller Ebene. Das liegt auch an den ähnlichen beziehungsweise sich überschneidenden Raumentwicklungsinteressen der sechs Bundesländer.

Diese Zusammenarbeit wurde unter anderem schon 2007 in der Berliner Erklärung zur Raumentwicklung im Ostsee-Adria-Korridor (Scandria®-Korridor) formalisiert. Darin wurde der Korridor als wirtschaftlicher und infrastruktureller Verdichtungsraum positioniert und Vorhaben von geteiltem Interesse durch alle ostdeutschen Bundesländer unterstützt. Die Debatte war auch mit der Streckenführung und dem Netzausbau der Kernkorridore des transeuropäischen Verkehrsnetzes in Europa verknüpft. Der Scandria Korridor folgt beispielweise dem Skandinavisch-Mediterranen Korridor (ScanMed). Der Korridor und die zugehörige Allianz sind nach wie vor relevant für die Raumordnung in Deutschland.

Transnationale Zusammenarbeit

Transnationale Kooperationsräume mit deutscher Beteiligung 2014 - 2020 (INTERREG V B)

- Alpenraum
- Donauraum
- Ostseeraum
- Mitteleuropa
- Nordseeraum
- Nordwesteuropa

Datenbasis: Laufende Raumbeobachtung Europa, Eurostat REGIO
Geometrische Grundlage: GfK GeoMarketing, Regionen NUTS 2
Bearbeitung: T. Panwinkler

Durch die ähnlichen Raumentwicklungsinteressen ergeben sich auch Überschneidungen auf praktischer Ebene. Seit vielen Jahren sind die Bundesländer im Bereich der Interreg B-Programme engagiert, um ihre Entwicklungsziele mithilfe von Projektförderungen lokal umzusetzen und dabei einen fachlichen Austausch auf europäischer Ebene zu organisieren. Der europaweite Austausch mit Fachpartner:innen hat sich seit langem als eine der Kernqualitäten von Interreg B bewährt.

Gleichzeitig bestand parallel zu dieser europäischen Ebene ein informeller Austausch zwischen den Ländern, der nicht nur Inhalte der Raumordnung, sondern auch die Umsetzung durch die lokalen Interreg-Vorhaben zum Thema hatte. Die innerdeutsche Vernetzung thematisch verwandter Projekte und ihrer Akteur:innen auf Bundesländerebene blieb jedoch unregelmäßig.

Dies änderte sich, als mit Hilfe einer Förderung aus dem Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit die Kooperation intensiviert und 2017 das Projekt „AG TransRegio" gestartet werden konnte. Mit der Etablierung dieser Arbeitsgruppe wurde dem Wunsch aller Beteiligten nach einer größeren Vernetzung thematisch verwandter Projekte und Festigung der Kooperationsstrukturen Ausdruck verliehen. Dem bis dahin unregelmäßigen Austausch wurde so eine feste Struktur gegeben. Seit 2017 fungiert hierfür der Deutsche Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V. als Koordinierungsstelle und organisiert – unter der Schirmherrschaft der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg – die halbjährlich stattfindenden Arbeitsgruppensitzungen.

Die Inhalte der Arbeit sind ähnliche oder sich überschneidende Schwerpunkte der Raumordnung, die sich in den jeweiligen Bundesländern in der praktischen Interreg-Arbeit niederschlagen. Konkret werden dabei Fragen der Verkehrsentwicklung in ländlichen Räumen sowie in Korridoren, der Daseinsvorsorge, Stadt-Umland-Beziehungen oder Wirtschaftsentwicklung angesprochen.

Auf einer höhergelagerten Ebene wird damit auch den bundesdeutschen und europäischen Zielen einer ausgeglichenen, kohäsiven territorialen Entwicklung Rechnung getragen. Über das Instrument Interreg B findet damit zudem eine Vernetzung von Akteur:innen mit thematisch verwandten Projekten in Deutschland statt. Die betrachteten Projekte wurden in den Kooperationsräumen Mitteleuropa und Ostsee umgesetzt.

Themen

In halbjährlichen Arbeitsgruppensitzungen wurden in den letzten drei Jahren wechselnde Themenschwerpunkte an der Schnittstelle von Raumplanung und -ordnung/Stadtentwicklung/Regionalentwicklung und Daseinsvorsorge besprochen und um die Erfahrungen aus den laufenden Interreg B-Vorhaben mit Beteiligung der jeweiligen Ländervertreter:innen ergänzt. In der AG stand damit die Vernetzung von bestehenden Projekten und Vorhaben der Raumentwicklung in Zusammenarbeit mit den beteiligten Bundesländern im Mittelpunkt. Die eintägigen AG-Sitzungen fanden rotierend in unterschiedlichen Ländern statt und wurden jeweils mit einer Veranstaltung vor Ort verknüpft. Teilweise konnte so an eine thematische Konferenz aus einem laufenden Interreg B-Vorhaben der Teilnehmer:innen angedockt werden oder es wurde ein thematisch passender Ortstermin zum vorgestellten lokalen Projektvorhaben organisiert.

Der Mehrwert der AG ergab sich durch die Begleitung der gemeinsamen, parallelen Arbeit an den verschiedenen Projekten. Verschiedene Sachstände und auch Themenfelder konnten so in die Gruppe eingebracht und die jeweiligen Perspektiven der anderen Bundesländer aufgenommen werden.

Im Rahmen der bisherigen AG-Sitzungen wurden folgende Themen schwerpunktmäßig bearbeitet:

- Anbindung des ländlichen Raumes
- Verkehr in peripheren Räumen
- Anbindung der Verkehrsknoten von Korridoren und des Hinterlandes (urban nodes, subnodes)
- strategische Begleitung der Kernnetzkorridore
- Nahverkehr in Metropolen und Metropolregionen und dem Hinterland, Erkenntnisse zur Raumwirksamkeit erweiterter ÖPNV-Netze
- Stadt-Umland Kooperationen
- Einfluss- und Steuerungsmöglichkeiten für eine strategische, intermodale ÖPNV-Planung auf Landesebene

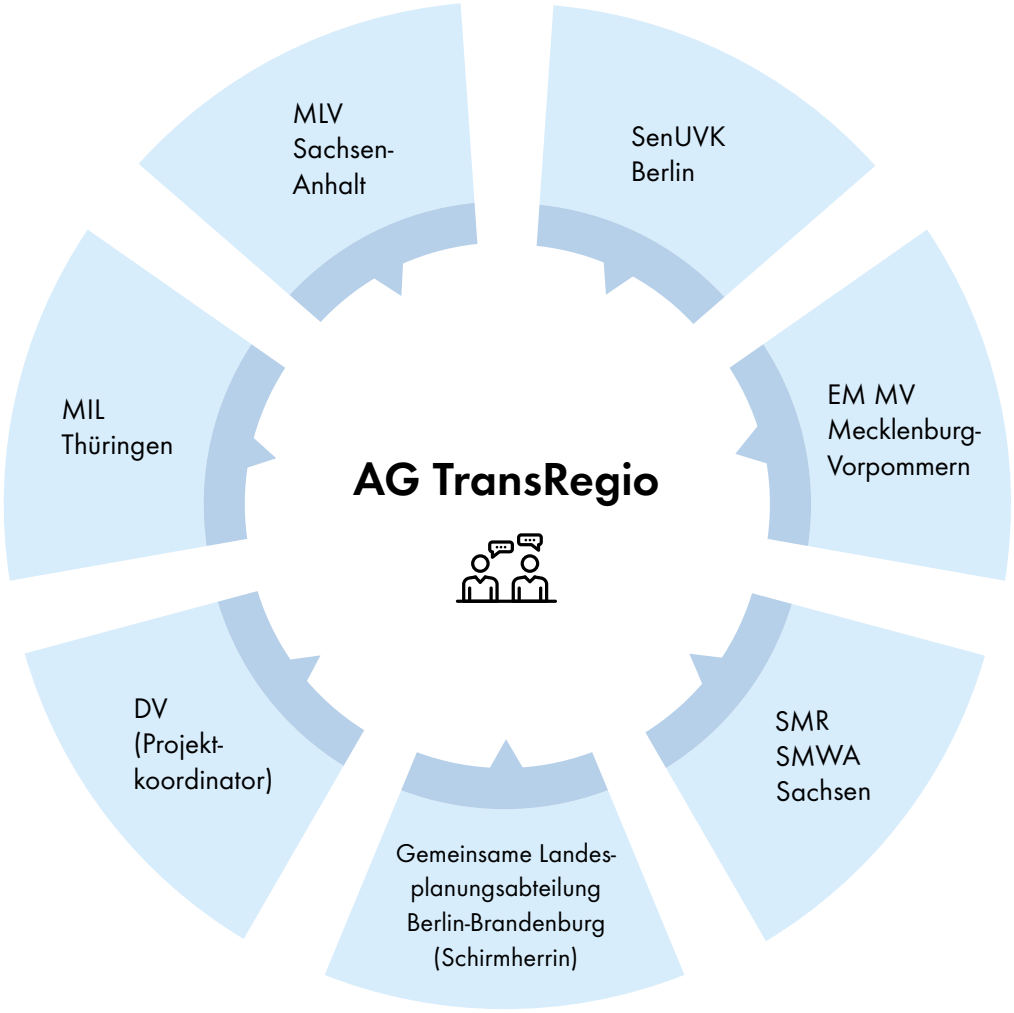
Eine genaue Übersicht der Themen, Veranstaltungsorte und Formate ergibt sich aus der Dokumentation im **Annex**. In den Beschreibungen der Bundesländer finden sich zudem Steckbriefe zu den einzelnen Vorhaben.

„In der AG stand die Vernetzung von bestehenden Projekten und Vorhaben der beteiligten Bundesländer im Mittelpunkt.

II. Partner und Projekte

Die Partnerschaft der AG TransRegio besteht aus den Ministerien der ostdeutschen Bundesländer mit Kompetenz im Bereich der Raumordnung und Projektförderung sowie dem Deutschen Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V. als Projektkoordinator und der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg als Schirmherrin. Die beteiligten Ministerien waren das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr, Sachsen-Anhalt, das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung, Mecklenburg-Vorpommern, das Sächsische Staatsministerium des Inneren (jetzt: Sächsisches Staatsministerium für Regionalentwicklung (SMR)), das Sächsische Ministerium für Wirtschaft und Arbeit und die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Berlin.

Alle Partnerinstitutionen waren in ein oder mehrere Interreg-Projekte involviert.



Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg

Gemeinsame Landesplanung
Berlin-Brandenburg

LAND BRANDENBURG

BERLIN

Seit 1996 betreiben die Länder Berlin und Brandenburg Raumordnung und Landesplanung gemeinsam in einer Landesplanungsbehörde. Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung (GL) nimmt die Aufgaben der für Raumordnung zuständigen obersten Behörden beider Länder wahr. Die GL unterstützt außerdem kommunale Akteur:innen dabei, Projekte der Raumentwicklung zu formulieren und begleitet Pilotprojekte und Modellvorhaben.

Aufgrund der räumlichen Lage der Metropolregion sind vielfältige strukturelle Beziehungen zwischen der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg und den westpolnischen Wojewodschaften offensichtlich und die raumordnerische Zusammenarbeit erforderlich. Außerdem liegt die Region im Skandinavisch-Adriatischen Korridor, kurz Scandria®-Korridor. Er ist weitgehend Teil des Skandinavien-Mittelmeer-Korridors des Transeuropäischen Verkehrsnetzes.
Die GL ist als Schirmherrin für die Arbeitsgruppe engagiert.

VERTRETER IN DER AG

Referat GL 2 – Europäische Raumentwicklung | Dr. Jürgen Neumüller, Referatsleitung, Ulrike Schütz, Kerstin Brauer

PROJEKTE MIT RELEVANZ FÜR DIE AG

Scandria®2Act

scandria®2act
sustainable and multimodal transport action in the scandinavian-adriatic corridor

Das Projekt „Scandria®2Act" (Dauer: 2016–2019) erarbeitete Lösungen im Korridor des Ostseeraums zur Förderung eines sauberen, multimodalen Verkehrs, um die Wettbewerbsfähigkeit der Regionen zu erhöhen und negative Umweltauswirkungen zu minimieren. Dabei ging es um die Stärkung des schienengebundenen Güter- und Personenverkehrs, die Vernetzung von Verkehrssystemen, die verstärkte Nutzung erneuerbarer Energien, die Mobilisierung von TEN-V-Projektanträgen Dritter und den Aufbau einer transnationalen Allianz. Die inhaltlichen Arbeiten im Projekt finden ihre Fortführung und Umsetzung in der im März 2019 gegründeten Scandria Allianz. Weitere deutsche Partner im Projekt waren die TH Wildau, die Dena und der VBB.

Scandria Allianz

scandria® alliance

Die Gründungsmitglieder der Allianz sind die Regionen Örebro, Skane, Helsinki-Uusimaa, der Regionalverband Ostnorwegen, die Stadt Turku und die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Ziel ist die langfristige Zusammenarbeit in einem Themen- und Ebenen übergreifenden Netzwerk zum gegenseitigen Nutzen. Insbesondere geht es darum, die Regionalentwicklung durch grenzüberschreitende innovative Transport- und Logistiklösungen zu fördern und den Erfahrungsaustausch zu gewährleisten. Mit gemeinsamen Projekten soll die Verbindungsqualität zwischen Skandinavien und Südosteuropa durch eine zukunftsfähige Erschließung der benachbarten Regionen verbessert werden. Die Allianz trägt dadurch entscheidend zur Vernetzung der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg in Europa bei und fördert den territorialen Zusammenhalt.

InterGreen-Nodes

Das Projekt InterGreen-Nodes (Dauer: 2019–2022) zielt auf die Entwicklung eines grünen, intermodalen Güterverkehrs in der letzten Meile in urbanen Gebieten ab. Das Projekt soll innovative Lösungen praktisch und greifbar demonstrieren und in der gesamten CE-Programmregion verbreiten. Das Projekt soll die Koordination zwischen den Beteiligten des Güterverkehrs verbessern, um multimodale, umweltfreundliche Frachtlösungen zu schaffen. Im Vordergrund der Aktivitäten der GL im Projekt stehen dabei die räumlichen Herausforderungen der grünen letzten Meile in städtischen Knoten.
Neben der GL sind weitere deutsche Partner im Projekt die TH Wildau als Lead Partner, das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern, die Rostock PORT GmbH und die BEHALA Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH.

BSR Access

Das Projekt BSR Access ist ein sogenanntes Plattformprojekt des Ostseeraums (Dauer: 2018–2022). Das Projekt will den Zugang zu sauberen, effizienten und multimodalen Verkehrskorridoren im Ostseeraum verbessern. Konkret werden qualitativ hochwertige, innovative und nachhaltige Lösungen für Verkehr und Mobilität entlang der Kernnetzkorridore des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T) im Rahmen strategischer Positionspapiere entwickelt. Die GL leitet das Themenfeld Interoperabilität in Urban Nodes und begleitet das Themenfeld der alternativen Kraftstoffe. Im Kern bildet das Projekt eine Kommunikationsplattform, um parallel zum TEN-T Revisionsverfahren, aber auch zu weiteren EU-Gesetzgebungsprozessen Stellungnahmen mit relevanten Akteuren des Ostseeraums zu verfassen.

ERGEBNISSE UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die bisherige Projektarbeit diente als strategischer Ansatz, um die urbanen Knoten und das Themenfeld der alternativen Kraftstoffe künftig in den Finanzierungsprogrammen und Verordnungen der EU zu stärken, mit größerem Finanzvolumen auszustatten (CEF, Interreg, regionaler EFRE) und die Vorgaben der Raumentwicklung gemäß der Raumordnungspläne auf die europäische Ebene zu transferieren. Zudem soll die Nutzbarkeit der Programme und die Einbindung für regionale Akteur:innen erhöht werden. Die Weiterentwicklung und der Wissenstransfer zu den Bedarfen der urbanen Knoten und der Regionalentwicklung entlang der großen europäischen Verkehrsachsen wurde gemeinsam auf den Weg gebracht und soll künftig mit Blick auf Umsetzungsmöglichkeiten vertieft werden. Weiterhin ist eine Vertiefung des integrativen Ansatzes zwischen Transportinfrastruktur und raumplanerischen Aspekten (funktional) in der Korridorbetrachtung und in den urbanen Knoten anzustreben, auch vor dem Hintergrund der sog. Functional Urban Areas und der möglichen verstärkten Bedeutung der Sustainable Uran Mobility Plans (SUMP) in der Förderthematik.

Künftig sind weitere Projektentwicklungen in der kommenden Förderperiode vorgesehen, um spezifisch ausgewählte Themenfelder basierend auf den strategischen Vorüberlegungen mit Partnern regional umzusetzen. Dabei wird Bezug auf die raumplanerischen Grundlagen wie regionale Raumordnungspläne (LEP HR), aber auch EU-relevante Papiere der europäischen Raumentwicklung wie bspw. die Territoriale Agenda genommen.

Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung

Deutscher Verband für Wohnungswesen,
Städtebau und Raumordnung e. V.

Der Deutsche Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V. (kurz: DV) ist eine Dialog-Plattform für integrierte Stadtentwicklung und Wohnen. Er engagiert sich in Deutschland und Europa aktiv für den politischen sowie fachlichen Dialog und erarbeitet Lösungsansätze für Wohnen, Stadt- und Raumentwicklung. Die interdisziplinäre, öffentlich-private Mitglieder:innen- und Partner:innenstruktur aus verschiedenen Bereichen der Immobilienwirtschaft, Stadt- und Raumentwicklung bietet dafür eine gute Plattform. Seit vielen Jahren begleiten der DV auch die Europapolitik – und hier vor allem die Regional- und Strukturförderung denn diese hat einen großen Stellenwert für die nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung in Deutschland und für die Zusammenarbeit über die Grenzen hinweg. Der DV ist in der Arbeitsgruppe als Projektkoordinator engagiert.

VERTRETER IN DER AG

Alexandra Beer, Projektkoordinatorin, Paul Vieweg, Projektkoordinator

PROJEKT MIT RELEVANZ FÜR DIE AG

Peripheral Access

Das Projekt „Peripheral Access" (Dauer: 2017–2020) führte mit dem DV als Lead Partner eine Reihe von Pilotaktivitäten für einen besseren öffentlichen Verkehr in peripheren Gebieten und Grenzregionen durch. Über gemeinsames Lernen sowie die Förderung von Wissenstransfers und durch institutionelle Kooperationen wurden mit dem Projekt drei Handlungsfelder angegangen:

- Schaffung intermodaler Knotenpunkte, an denen verschiedene öffentliche und private Transportmöglichkeiten sowie Informations- und Buchungssysteme miteinander verknüpft werden
- Einsatz intelligenter Kommunikationstechnologien und integrierter Ticketlösungen, um flexible, nachfrageorientierte Transportdienste für ländliche Gebiete und Grenzregionen zu schaffen
- Förderung des Aufbaus von Kooperationen zwischen bestehenden politischen, rechtlichen und institutionellen Netzwerken (Smart Governance).

In Deutschland war der Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Vogtland (ZVV) Projektpartner und setzte eine umfangreiche Marketingkampagne zur Revitalisierung einer grenzüberschreitenden Bahnstrecke um. Dabei wurde ein touristisches Leitsystem mit Augmented-Reality-Technologie entwickelt.

ERGEBNISSE UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

Neben der Vorstellung der Projekte in der AG konnte durch den anhaltenden Austausch der AG-Mitglieder zudem eine gemeinsame Abschlusskonferenz zwischen dem Projekt SubNodes (LP: TMIL) und dem Projekt Peripheral Access organisiert werden. Damit erhöhten sich die Reichweite und der Teilnehmer:innenkreis der Abschlussveranstaltung.

Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

Freistaat Thüringen
Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

Der Aufgabenbereich des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL) umfasst insbesondere die Bau-, Verkehrs-, Forst- und Landwirtschaftspolitik, die strategische Landesentwicklung, die Entwicklung der ländlichen Räume, das amtliche Vermessungs- sowie das öffentliche Geoinformationswesen. Thüringen steht, wie viele andere Regionen Europas auch, vor Herausforderungen, die nicht an Grenzen haltmachen und deshalb grenzübergreifende Lösungen erfordern. Mit den Programmen der transnationalen Zusammenarbeit Interreg B wird die raum- und ressortübergreifende Zusammenarbeit über Staatsgrenzen hinweg gefördert.

VERTRETER IN DER AG

Referat 51 – Raumordnung und Landesplanung | Dr. Klaus Bongartz, Referent

PROJEKTE MIT RELEVANZ FÜR DIE AG

SubNodes

Interreg CENTRAL EUROPE SubNodes

Das transnationale Interreg-Projekt „SubNodes" (Dauer: 2017–2020) ging unter der Federführung des TMIL als Lead Partner gemeinsam mit Partnern aus sechs mitteleuropäischen Ländern der Frage nach, wie das Hinterland des transeuropäischen Schienenverkehrsnetzes (TEN-V) besser mit den bestehenden Hauptknoten verknüpft werden kann. Das Projekt endete am 31. August 2020 und die Projektinhalte wurden dem Landesplanungsbeirat in seiner 25. Sitzung vorgestellt.
Bezogen auf Thüringen wurde analysiert, wie die durch den ICE-Knoten Erfurt erzielten Erreichbarkeitsverbesserungen für weite Teile des Landes nutzbar gemacht werden können. Als methodischer Ansatz im Rahmen des Projekts dienten dabei die Mittelzentren, welche zu intermodalen, sekundären Knoten des öffentlichen Personennahverkehrs entwickeln werden sollten – so genannte Subknoten.
Das TMIL erarbeitete einen Aktionsplan zur „Planerischen Verknüpfung von ÖPNV-Angeboten an Thüringer Subknoten". Der Aktionsplan analysiert die konkrete Verknüpfungssituation von Bus- und Bahnangeboten an insgesamt 13 als potentielle Subknoten identifizierten Mittelzentren. Auf dieser Basis leitet der Plan Qualitätsanforderungen für Subknoten in Thüringen ab und benennt übergeordnete sowie standortspezifische Handlungsfelder und Maßnahmen zur Optimierung der Verknüpfung.

OptiTrans

OptiTrans Interreg Europe

Mithilfe des Interreg Europe Programms (Dauer: 2014–2021) wurde die Leistungsfähigkeit politischer Maßnahmen für die regionale Entwicklung verbessert. Behörden in ganz Europa konnten sich im Rahmen von Interreg Europe über gute Praktiken (Best Practice) und Ideen zur Funktionsweise und Wirken öffentlicher Politik austauschen, Problemlösungen entwickeln sowie Handlungsansätze für die Bürger:innen vor Ort verbessern.

Diese Maßnahmen im Projekt OptiTrans umfassten u. a. folgende Handlungsfelder:

- Fahrgastkomfort (einschl. WLAN an Haltepunkten bzw. in Fahrzeugen)
- Fahrgastbeteiligung (Fahrgastbeiräte, Beteiligung bei der Aufstellung von Verkehrsplänen)
- Tarife & Fahrscheinwesen (Verbundtarife, Abonnements, elektronisches Ticketing)
- Intermodalität (umweltfreundliche Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger)
- Flächenabdeckung, Taktung und flexible Bedienformen
- Öffentlichkeitsarbeit/Kampagnen zur Fahrgastgewinnung

ERGEBNISSE UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

Der Aktionsplan aus dem Projekt SubNodes stellt eine fachliche Diskussionsgrundlage dar. Es ist vorgesehen, die Ergebnisse des Aktionsplans in die Fortschreibung von Programmen und Planwerken, wie dem Landesentwicklungsprogramm Thüringen und den Regionalplänen sowie den Nahverkehrsplänen des Landes und der Kommunen einfließen zu lassen, und sie bei der Weiterentwicklung von Förderrichtlinien zu berücksichtigen.

Bis zum Ende des Projekts OptiTrans im Dezember 2021 werden die Maßnahmen anhand von Indikatoren evaluiert. Leider ist zumindest die Ausweitung des Landesbedeutsamen Busnetzes pandemiebedingt derzeit ins Stocken geraten. Die Förderung von Straßenbahnen hingegen wird von den Thüringer Städten rege angenommen. So werden z. B. in Jena 24 neue Straßenbahnen über die Förderrichtlinie finanziert.

Neben der Vorstellung der Projekte in der AG konnte durch den anhaltenden Austausch der AG-Mitglieder zudem eine gemeinsame Abschlusskonferenz zwischen dem Projekt SubNo-des und dem Projekt Peripheral Access (LP: DV) organisiert werden. Damit erhöhten sich die Reichweite und der Teilnehmer:innenkreis der Abschlussveranstaltung.

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr, Sachsen-Anhalt

SACHSEN-ANHALT
Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr

Das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr (MLV) ist eine der obersten Landesbehörden von Sachsen-Anhalt. Das MLV ist unter anderem dafür zuständig, Verkehrs- und Straßenbau im Land zu planen und aufeinander abzustimmen und sich mit der Zukunftsplanung des Landes wie z. B. Verkehrsstrategien und Mobilitätskonzepten zu befassen.

VERTRETER IN DER AG

Referat 26 – Landesentwicklungsplanung, Europäische Raumentwicklung | Nadine Schulz

PROJEKTE MIT RELEVANZ FÜR DIE AG

Rumobil

Das transnationale Interreg B-Kooperationsprojekt von öffentlichen Verwaltungen und Nahverkehrsagenturen „RUMOBIL" (Dauer: 2016–2019) zielte auf die Entwicklung und Erprobung innovativer Ansätze zur Verbesserung des Nahverkehrs in ländlichen, bevölkerungsschwachen Regionen. Sinkende Einwohner:innenzahlen in weiten Teilen des ländlichen Europas stellen für die Versorgung der Bevölkerung mit Leistungen der öffentlichen Daseinsvorsorge eine wachsende Herausforderung dar. Im Bereich des ÖPNV zwingen Nachfragerückgang und veränderte Nachfragemuster bei gleichzeitig steigendem Effizienz- und Kostendruck zur Verknappung des Mobilitätsangebots und damit oftmals schlechterer Erreichbarkeit. Im Rahmen des Projekts wurden Pilotmaßnahmen zur Verbesserung der Nahmobilität in allen Partnerregionen umgesetzt und eine Nahverkehrsstrategie erarbeitet. In Sachsen-Anhalt unterstützte das MLV als Lead Partner in Zusammenarbeit mit der Nahverkehrsservice GmbH (NASA) Initiativen zur Gründung von Bürgerbussen, die bestehende Mobilitätsangebote im Ort ergänzen.

Youmobil

Das Projekt YOUMOBIL (Dauer: 2019–2022) baut auf das Projekt RUMOBIL auf, ist mit seiner Zielsetzung, die Mobilität junger Menschen in ländlichen Gebieten zu verbessern, jedoch anders gelagert. Hier arbeitet das MLV erneut als Lead Partner mit der NASA zusammen. Unzureichende Mobilitätsoptionen werden von Jugendlichen und jungen Erwachsenen in ländlichen Räumen immer wieder als wesentliche Einschränkung ihrer Lebensqualität benannt. Die Herausforderungen durch den demografischen Wandel in vielen ländlichen Regionen Zentraleuropas werden dadurch weiter verschärft. Neben der Übertragung von Erfahrungen aus urbanen Räumen mit neuen Konzepten und Mobilitätsangeboten, sollen auch die nachhaltige Nutzung der Verkehrsinfrastruktur sowie ein verbesserter Informationsaustausch für die Fahrgäste in den Fokus rücken. In Sachsen-Anhalt wird eine jugendgerechte Verkehrs-App zur Optimierung der Nutzung des ÖPNV entwickelt und in Kooperation mit zwei Schulen erprobt. Außerdem wird im Jahr 2021 ein Youth Camp und jeweils in den Sommermonaten eine Interrail-Kampagne zum Austausch zwischen Jugendlichen aus den verschiedenen Projektregionen durchgeführt.

ERGEBNISSE UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

Das Projekt RUMOBIL ist bereits abgeschlossen und es wurden im Rahmen des Projekts zwei Bürgerbusse im Land etabliert. Der Betrieb musste aufgrund fehlender Finanzierungsmöglichkeiten der Kommunen inzwischen zwar eingestellt werden, doch wurde der Ansatz, die Nahmobilität im ländlichen Raum durch Bürgerbusse zu stärken, in den ÖPNV-Plan 2020–2030 des Landes Sachsen-Anhalt übernommen.

Das Projekt YOUMOBIL ist noch in der Umsetzungsphase und konkrete Ergebnisse liegen bisher nicht vor.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass Interreg B-Projekte dem Land Sachsen-Anhalt die Möglichkeit geben, neue Ansätze zur Gestaltung des demografischen Wandels, speziell bei der Stärkung des ländlichen Raumes oder im Bereich der Mobilität, auszuprobieren. Der Erfahrungsaustausch auf europäischer Ebene sowie zwischen Regionen, lokalen Behörden sowie Bürgerinnen und Bürgern schafft einen enormen Mehrwert für die beteiligten Partner. Durch die Projekte können bestehende Instrumente der Landesplanung und Regionalentwicklung ergänzt werden. Somit bietet die Teilnahme an Interreg B-Projekten ein Experimentierfeld abseits des täglichen Verwaltungshandelns.

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Berlin

Die Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (kurz: SenUVK) ist eine Fachverwaltung des Berliner Senats im Range eines Landesministeriums und als solche Teil der Landesregierung sowie zuständige oberste Landesbehörde für die Umwelt-, Verkehrs- und Klimaschutzpolitik in der deutschen Hauptstadt.

VERTRETER IN DER AG

Abteilung IV – Grundsatzangelegenheiten der Verkehrspolitik, Verkehrsentwicklungsplanung | Dr. Jürgen Murach, Leitung der Gruppe „Eisenbahnfernverkehr und EU-Projekte", Gerd Müller

PROJEKT MIT RELEVANZ FÜR DIE AG

NSB CoRe

Mit der „Rail Baltica" soll eine leistungsfähige zweigleisige, elektrifizierte Eisenbahnverbindung von Berlin bis Tallinn (und Helsinki) realisiert werden, um ab 2030 Güter und Personen klimafreundlich zu befördern. Das Projekt „NSB CoRe" (Dauer: 2016–2019) hatte Regionen und Städte aus Deutschland, Polen, Litauen, Lettland, Estland, Finnland und Schweden in das „Rail Baltica"-Projekt eingebunden und bot die Möglichkeit, den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Regionen sowie den ÖPNV als Zubringer zu verbessern und Erfahrungen auszutauschen. Die SenUVK arbeitete als Projektpartner an der Stärkung des Schienenpersonenverkehrs. Das Investor Center Ostbrandenburg vertrat als weiterer deutscher Partner die Interessen der Stadt Frankfurt (Oder).

Die Erkenntnisse aus dem Projekt wurden 2019 in der Deutsch-Polnischen Regierungskommission diskutiert. Neben der verbesserten Anbindung der Hauptstadtregion, unterstützte NSB CoRe die Oder-Partnerschaft und leistete einen Beitrag dazu, Klimaschutzziele durch die Stärkung des Schienenverkehrs zu erreichen.

ERGEBNISSE UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

Entlang des Nordsee-Baltikum-Korridors wurden im Schienennetz östlich von Berlin durch Studien und Workshops Engpässe identifiziert, die mittelfristig eine Intensivierung des grenzüberschreiten Personen- und Güterverkehr auf der Schiene behindern würden. Es wurde aufgezeigt, dass die Modernisierung und Elektrifizierung zweier Entlastungstrecken (die Ostbahn und die „Lücke" Guben – Zbąszynek) auf deutscher und polnischer Seite erforderlich sind.

Interreg lieferte auch eine neue Erkenntnis, die wir mit den Akteur:innen der EU diskutieren: Wir haben im grenzüberschreitenden Verkehr in Richtung Osten nicht nur Infrastrukturprobleme. Die Entwicklung des Bahnverkehrs wird auch durch nichtinfrastrukturelle Probleme, wie das Fehlen einer gemeinsamen Sprache für den Eisenbahnbetrieb, unterschiedliche Zugsicherungssysteme in den Fahrzeugen und unterschiedliche rechtliche Rahmenbedingungen und Finanzierungssysteme des Personenverkehrs behindert, die sich an allen Grenzen entlang des NSB Korridors ähneln. Diese Probleme sollte die EU-Kommission in der Förderpolitik der nächsten Periode berücksichtigen.

Wichtigstes Ziel der gemeinsamen Raumordnungspolitik von Berlin und Brandenburg ist es, die Hauptstadtregion aus der historisch bedingten europäischen Randlage herauszuführen und sie zu einem Knotenpunkt eines klimafreundlichen Schienennetzes zu entwickeln, in dem immer mehr Güter und Personen klimaneutral befördert werden. Dies ist auch das Ziel unserer Kooperationspartner:innen der „Rail Baltica Initiative" entlang des Nordsee-Baltikum-Korridors über Frankfurt/Oder und Posen bis ins Baltikum und in die Region Helsinki. Diese Ziele werden im Rahmen der Kohäsionspolitik der Europäischen Union unterstützt. Auch die Vernetzung der Partnerregionen (einschließlich der Schienenlogistikzentren) wurde im Rahmen der Interreg-Projekte „Rail Baltica" und „NSB CoRe" durch die Finanzierung von Partner:innentreffen erleichtert. Mit Interreg konnte auch das Zusammenwachsen der deutschen und polnischen Grenzregionen durch Finanzierung der Zusammenarbeit der Gremien im Projekt „Oder-Partnerschaft" unterstützt werden.

Ein weiterer Schwerpunkt unserer Raumordnungspolitik war die Aufnahme der Bahnverbindung zwischen Berlin in der benachbarten Hafenmetropole Stettin in das Transeuropäische Vorrangnetz NSB. Die erfolgreiche Aufnahme bietet auch die Möglichkeit den bis 2026 geplanten durchgehenden zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung dieser Bahnverbindung, an dem sich die Länder Berlin und Brandenburg mit 100 Mio. Euro beteiligen, aus dem EU-Programm CEF II zu fördern. Mit Interreg-Studien haben wir bereits Varianten eines Fahrplanangebots im Schienenpersonenverkehr und eine Konzeption zur betreiberneutralen Fahrzeugbeschaffung erarbeitet, die wir mit der benachbarten Wojewodschaft Westpommern und den polnischen Eisenbahnverkehrsunternehmen diskutieren.

Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung, Mecklenburg-Vorpommern

Mecklenburg-Vorpommern
Ministerium für Energie,
Infrastruktur und Digitalisierung

Das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung des Landes Mecklenburg-Vorpommern (EM MV) mit Sitz in Schwerin ist eines von acht Ministerien der Landesverwaltung. Der Aufgabenbereich des Ministeriums umfasst unter anderem die Entwicklung der Energieversorgung, die Regelung des Güterverkehrs sowie die Landes- und Regionalentwicklung. Zugleich koordiniert die oberste Landesplanungsbehörde Planungen der Landes- und Regionalentwicklung mit den Nachbarländern und dem Bund. Mecklenburg-Vorpommern ist an den zwei Kooperationsräumen Ostseeraum und Mitteleuropa beteiligt.

VERTRETER IN DER AG

Abteilung 3 – Energie und Landesentwicklung, Referat 310 – Erneuerbare Energien, Raumordnerische Belange von Infrastruktur, Verkehr und Energie | Olaf Fiesel, Referatsleiter

PROJEKTE MIT RELEVANZ FÜR DIE AG

InterGreen-Nodes

Interreg CENTRAL EUROPE InterGreen-Nodes

Das Projekt InterGreen-Nodes (Dauer: 2019–2022) zielt auf die Entwicklung eines grünen, intermodalen Güterverkehrs in der letzten Meile in urbanen Gebieten ab. Das Projekt will hochinnovative Lösungen praktisch und greifbar demonstrieren und in der gesamten CE-Programmregion verbreiten. Flankierende strategische Maßnahmen auf räumlicher und politischer Ebene stellen eine strategische Grundlage für das Projekt sicher. Das Projekt will die Koordination zwischen den Beteiligten des Güterverkehrs verbessern, um multimodale, umweltfreundliche Frachtlösungen zu kreieren. Neben dem EM MV sind weitere deutsche Partner im Projekt die TH Wildau als Lead Partner, die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg, die Rostock PORT GmbH und die BEHALA Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH.

MARA

MARA
Mobility and Accessibility in Rural Areas

Das EM MV ist Lead-Partner des Projektes „Mobility and Acessibility in Rural Areas" (MARA) (Dauer: 2019–2021) – Mobilität und Erreichbarkeit im ländlichen Raum. Im Rahmen des Projektes werden bestehende Mobilitäts- und Erreichbarkeitsansätze in ländlich geprägten, abgelegenen Regionen von Mecklenburg-Vorpommern wie auch in den beteiligten Partnerländern des Ostseeraumes überprüft. Neben den Einwohnern wurden dabei auch Tourist:innen als Zielgruppe identifiziert. Lösungen zur Verbesserung der Mobilität und Erreichbarkeit werden darauf aufbauend entwickelt und umgesetzt. MARA zielt darauf ab, die tatsächliche Mobilitätsnachfrage von Einwohner:innen und Tourist:innen mit den aktuellen Mobilitätsangeboten abzugleichen. Dabei werden Tools entwickelt, die die tatsächlichen Mobilitätsströme in der Region abbilden (Population Mobility Monitor) oder die Erreichbarkeit von Siedlungen, Hotels, Versorgungseinrichtungen etc. mit bestehenden Mobilitätsangeboten abbildet (GIS Mapping Tool). Neue Angebote werden getestet und bestehende verbessert. Im Landkreis Ludwigslust-Parchim, Mecklenburg-Vorpommern werden die Mobilitätsmuster der Einwohner:innen (und Tourist:innen) analysiert, um das Angebot eines Call-a-Bus-Systems zu verbessern.

ERGEBNISSE UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

Im Rahmen des Projekts InterGreen-Nodes erfolgt die Erarbeitung eines regionalen Aktionsplans zur Entwicklung zukunftsfähiger, grüner, hafenaffiner Gewerbe- und Industriegebiete in Mecklenburg-Vorpommern. Dabei liegt der Fokus auf den im Landesraumentwicklungsprogramm M-V 2016 ausgewiesenen Gewerbe- und Industriestandorten im Umfeld der Seehäfen Rostock, Sassnitz/Mukran, Stralsund und Wismar, die im besonderen Maß für die Ansiedlung von hafenaffinen Industrie- und Gewerbeunternehmen geeignet sind. Ziel ist es, den Ansatz der Grünen Gewerbegebiete (G^3) im Rahmen des Landesdialogs G^3 auf diese Standorte zu übertragen und mit dem Ziel des Interreg Projektes, der Etablierung einer grünen letzten Meile, zu verknüpfen.

Das MARA-Projekt läuft noch bis Ende 2021, daher sind noch keine abschließenden Ergebnisse und Schlussfolgerungen formuliert worden. Ergebnisse des Projekts (z. B. in Form von einem Regionalen Aktionsplan für die Ausweitung der Mobilitätsangebote) sollen bei der Entwicklung des nächsten Landesraumentwicklungsprogramms (LEP) bzw. des Regionalen Raumentwicklungsprogramms berücksichtigt werden.

Die Zusammenarbeit mit den anderen Regionen trägt maßgeblich zur Entwicklung und Einführung von neuen Tools und innovativen Mobilitätsangeboten bei. Gerade individualisierte Angebote – seien es On-Demand-Angebote im ÖPNV oder Sharing Konzepte – werden dabei besonders berücksichtigt.

Sächsisches Staatsministerium für Regionalentwicklung und Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Neben der transnationalen Kooperation mit Interreg B-Projekten hat die grenzübergreifende Zusammenarbeit mit der Republik Polen und der Tschechischen Republik für den Freistaat Sachsen eine besondere Bedeutung. Die räumliche Nähe und die EU-Osterweiterung haben die Zusammenarbeit in den letzten Jahren besonders intensiviert. Der Ausbau der Verkehrsverbindungen trägt zur Entwicklung der Wirtschafts- und Kulturregion Sachsen-Böhmen-Niederschlesien bei. Die Einbindung Sachsens über grenzübergreifende Verkehrskorridore zu den Metropolregionen Breslau und Prag soll insbesondere auch über leistungsfähige Fern-Schienenverkehrsverbindungen umgesetzt werden.
Im Anfang 2020 neu eingerichteten Sächsischen Staatsministerium für Regionalentwicklung (SMR) sind die Zuständigkeiten für die Themenbereiche Strukturwandel und -entwicklung, Regionalpolitik, ländlicher Raum und Innovation, Stadtentwicklung, Bau- und Wohnungswesen sowie die Landesentwicklung und das Vermessungswesen in Sachsen zusammengefasst worden. Das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) hat die Hauptaufgabe die Wirtschaft in Sachsen zu unterstützen. Der Bereich Verkehr beschäftigt sich mit Planung und Ausbau der Verkehrswege in Sachsen, die optimale Verbindung aller Städte und Regionen sowie die Erweiterung des Fernverkehrsnetzes.

VERTRETER IN DER AG

SMR: Referat 44 – Europäische Raumordnung, Regionalentwicklung | Dr. Ludwig Scharmann
SMWA: Referat 66 – Öffentlicher Personennahverkehr | Petra Ludewig

PROJEKTE MIT RELEVANZ FÜR DIE AG

Trans-Borders

Ziel des Projekts „TRANS-BORDERS" (Dauer: 2017–2020) war es, grenzüberschreitende ÖPNV-Verbindungen zu untersuchen und zu optimieren sowie periphere Grenzregionen besser an das Transeuropäische Verkehrsnetz über die nächstgelegenen Netzknoten anzubinden. Mit dem Sächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr als Lead Partner sollte insbesondere die interministerielle und ressortübergreifende Zusammenarbeit gestärkt und ein reibungsloser Entscheidungs- und Politikgestaltungsprozess zwischen den grenzüberschreitenden Regionen gewährleistet werden. Der zweite deutsche Projektpartner war der Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON).
TRANS-BORDERS konnte demonstrieren, dass zur Stärkung grenzüberschreitender Verkehrssysteme, insbesondere in Dreiländergebieten, ein Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) eine geeignete europäische institutionelle Lösung wäre. Im Rahmen des Projekts wurde ein spezifisches Konzept für einen EVTZ im Dreiländereck Deutschland, Polen und Tschechien auf der Basis bestehender Strukturen erstellt. Daneben konnten verschiedene Pilotmaßnahmen umgesetzt werden, z. B. erreichte das Projekt in Slowenien eine Gesetzesnovelle zum Betrieb von grenzüberschreitenden Buslinien. In allen Projektregionen wurden im Rahmen des Projektes grenzüberschreitende Pilot-Buslinien verwirklicht, so gab es z. B. auch 2020 zum ersten Mal eine Busverbindung zwischen allen drei Ländern der Grenzregion DE, CZ, PL.

Corcap

Das Projekt „CORCAP" (Capitalisation of TEN-T corridors for regional development and logistics (Dauer: 2019–2022)) verbindet die Stärkung von Logistikstandorten sowie die Entwicklung von Verkehrsangeboten innerhalb des Eisenbahnkorridors zwischen den Nord-, Mittel- und Südosteuropäischen Häfen einerseits mit dem Ziel einer möglichst flächendeckenden Inwertsetzung der daraus resultierenden Potenziale für die Regionalentwicklung andererseits. In einer Unterprojektgruppe wird hierzu insbesondere der Streckenabschnitt Dresden–Prag–Bratislava untersucht. Um die Chancen der Infrastrukturinvestition für den multimodalen, umweltfreundlichen Güterverkehr zu nutzen, zielt das CORCAP-Projekt darauf ab, eine bessere Koordination der Akteur:innen in den Bereichen Verkehrs- und Raumplanung zu realisieren. Zu diesem Zweck werden die Partnerinstitutionen „Corridor Capitalisation Plans" entwickeln, um das Zusammenspiel von Regional- und Verkehrsinfrastrukturentwicklung in den beteiligten Regionen zu erleichtern. Neben dem SMR als Lead Partner sind die deutschen Partner die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH, die Rostock PORT GmbH und der „Europäischen Verbund für territoriale Zusammenarbeit" (EVTZ) zwischen Sachsen und Tschechien für die Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden–Prag. Zu den Assoziierten Partnern zählen u. a. die Europäische Metropolregion Mitteldeutschland (EMMD) und die Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (ARL).

RegiaMobil

Das Projekt „REGIAMOBIL" (Dauer: 2020–2022) zielt darauf ab, die Mobilität der Menschen, die in ländlichen Gebieten in Mitteleuropa leben, durch intelligente öffentliche Verkehrslösungen zu erhöhen und somit ihren Zugang zu nationalen und europäischen Verkehrsnetzen zu verbessern. Es konzentriert sich auf die Verbesserung der Zugänglichkeit von Rand- und Grenzregionen zum TEN-T und CNC und wird vom SMR als Lead Partner koordiniert. Das Projekt sieht die Umsetzung von sechs Pilotprojekten und zwei Aktionsplänen vor, die aufzeigen, wie die transnationale Strategie, die durch die bisherigen europäischen Erfahrungen bereitgestellt wurde, von anderen Behörden, die für Planung und öffentlichen Verkehr zuständig sind, angewendet werden kann. Außer in Sachsen setzte der Landkreis Rottal-Inn Pilotaktivitäten im bayerisch-österreichischen Grenzraum um. Das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt (MLV) ist als Assoziierter Partner beteiligt.

ERGEBNISSE UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

Der aktuelle Landesraumordnungsplan (LEP 2013) bildet mit dem Kapitel „Einbindung Sachsens in Europa und in die Europäische Territoriale Zusammenarbeit" für die raumordnerische Positionierung des Freistaates in Europa den strategischen Rahmen für alle Planungen, Maßnahmen und Vorhaben. Zur Stärkung der Brückenfunktion Sachsens zwischen West- und Ost- sowie Nord- und Südeuropa ergeben sich für die Raumordnung neue Herausforderungen und Perspektiven in der Europäischen Territorialen Zusammenarbeit (ETZ). Insofern bilden die Interreg-Projekte unter Führung und Beteiligung sächsischer Partnerinstitutionen die hierfür wichtigen Themenschwerpunkte ab. Neben Projekten zu Umweltrisiken und Klimaschutz (u. a. Hochwasser/LABEL, Starkregen/RAINMAN), zum Demografischen Wandel (ARRIVAL REGIONS, ADAPT2DC) und zum kulturellen Erbe (Archäologie/VIRTUAL ARCH/MONO VIRT, Industriekultur/INDUCULT) kommt vor allem dem Themenfeld „Nachhaltiger Verkehr und Logistik" eine herausragende Bedeutung zur Einbindung Sachsens in das „Europa der Regionen" zu. Zusätzlich zu den o. a. aktuellen Projekten TRANSBORDERS, CORCAP und REGIAMOBIL sind hier frühere Schlüsselprojekte wie VIA REGIA PLUS, RAILHUC oder PERIPHERAL ACCESS zu nennen.

Mit Blick auf die neue Interreg-Förderperiode 2021–2027 und die Neuausrichtung der ETZ über die „Territoriale Agenda Europa 2030 (TAEU 2030)“ und die „Neue Leipzig Charta“ werden Verkehrs- und Mobilitätsprojekte künftig noch stärker den Anforderungen eines „Grüneren Europas“ und der Nachhaltigkeit entsprechen müssen. Mit der Bündelung der Verkehre auf die beiden Sachsen querenden TEN-T-Korridore Orient/Östliches Mittelmeer und Skandinavien/Mittelmeer bei gleichzeitiger Anwendung ressourcenschonender Mobilitäts- und Logistikkonzepte leistet die Raumordnung hierzu einen wesentlichen Beitrag – und zwar von der lokalen und regionalen Maßstabsebene bis zur Landes- und Ländergrenzen überschreitenden Dimension. Die Umsetzung rechtsverbindlicher Vorgaben in der Regional- und Landesplanung mit informellen Instrumenten umfasst daher in Sachsen nicht nur die Unterstützung der Regionalentwicklung mit einer eigenen Förderrichtlinie, sondern auch die des Bundes (v. a. im Strukturwandel) und der EU über Interreg.

Die Projekte sind ein wichtiges Instrument, um Ziele und Prioritäten der Raumordnung vor Ort umzusetzen.

III. Ergebnisse und Ausblick

Ergebnisse der Zusammenarbeit

Mit der Interreg B-Förderperiode 2014–2020 konnte eine zunehmende Verschiebung der Förderschwerpunkte hin zu Einzel- und Fachthemen festgestellt werden. Gleichzeitig trat die lokale Integration der Maßnahmen in den räumlichen Kontext zunehmend in den Hintergrund. Dies mag der Entwicklung von belastbaren Ergebnissen in den Einzelprojekten zuträglich gewesen sein, schwächte aber die Hauptstärken von Interreg – die länder- und themenübergreifende integrierte Bearbeitung von ähnlich gelagerten Herausforderungen der Raumentwicklung. Die Arbeit der AG – die Vernetzung thematisch verwandter Projekte und eine Verknüpfung der Interreg-Projekte mit den Raumentwicklungszielen der einzelnen Länder vor Ort – schuf hier eine wertvolle Ergänzung. Gleichzeitig wurde damit eine Plattform geschaffen, über die die Akteur:innen in Deutschland miteinander regelmäßig in Austausch treten und Synergien zwischen den Projekten entstehen. Die AG TransRegio hat diesen Austausch intensiviert, verstetigt und unabhängig von den Projektzyklen auf eine dauerhafte Basis gestellt. Die Interreg-Projekte wurden gleichzeitig in ihrer (Außen-)Wirkung unterstützt, im Sinne einer gemeinsamen Raumentwicklung abgestimmt und die Reichweite der Ergebnisse über die Partnerschaften der einzelnen Projekte hinaus vergrößert.

Am Beispiel der Projekte zeigt sich zudem, dass der Erfahrungsaustausch auf überregionaler Ebene ein nicht zu unterschätzendes zusätzliches Instrument der Regionalentwicklung sein kann. Interreg B-Projekte liefern wertvolle Ergebnisse, die durch Akteur:innen vor Ort in Initiativen und konkrete Maßnahmen münden können und so einen wichtigen Beitrag zur strukturellen und wirtschaftlichen Entwicklung liefern und zur Verknüpfung der überregionalen und lokalen Ebene beitragen. Die Projekte sind damit ein wichtiges Instrument, um Ziele und Prioritäten der Raumordnung umzusetzen und schaffen einen Mehrwert für die Regionen und die Beteiligten vor Ort.

Mehrwert von Interreg B für die Regionen und Beteiligten vor Ort

Herausforderungen werden in räumlichen und funktionalen Zusammenhängen bearbeitet und daraus abgeleitete Netzwerke gebildet. Dieser integrierte Ansatz bildet sich in den Projektstrukturen ab, die Barrieren zwischen politischen und fachlichen Ebenen überbrücken.

Durch Interreg wird ein Wissenstransfer zwischen europäischen Staaten ermöglicht. Dieser kommt den vor Ort betroffenen Akteur:innen aus der Praxis direkt zugute. Sie werden durch mehr Wissen und Kompetenz handlungsfähiger und können dieses schnell und flexibel für die eigene Region anwenden und adaptieren.

Lokale Akteur:innen und Netzwerke werden gestärkt oder bauen sich um ein neu umzusetzendes Vorhaben auf. Die Netzwerke bestehen auch nach Projektende weiter. Sie umfassen oft Vertreter:innen mehrerer administrativer Ebenen und Fachrichtungen. Arbeitsprozesse werden effektiver und effizienter, politische Entscheidungsfindungsprozesse werden durch gemeinsames Handeln erleichtert und nahhaltig gestärkt. Gleichzeitig wird lokalen Vertreter:innen die zielgerichtetere Interessensvermittlung auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene ermöglicht.

Der innovative Charakter erlaubt es, einzelne Ansätze in Form von Piloten im regionalen Kontext auszutesten, bevor sie für die Anwendung in der Breite nutzbar gemacht werden können. Soziale Innovationen können so verstärkt umgesetzt, technische Innovationen besser vorbereitet werden. Interreg B ist damit ein wichtiges Instrument als investitionsvorbereitende Maßnahme.

Über das Instrument Interreg B trug die Arbeitsgruppe damit auch zur Realisierung der Ziele der Territorialen Agenda 2030 bei: ein „gerechtes" und „grünes" Europa, also einer ausgewogeneren Raumentwicklung, der Stärkung funktionaler Regionen und Konvergenz zwischen den Orten sowie der Integration über Landesgrenzen hinweg. Gleichzeitig wurde die Schaffung klimaneutraler und widerstandsfähiger Städte und Regionen und nachhaltiger Verkehrslösungen unterstützt und eine bessere physischer Konnektivität von Orten, insbesondere durch einen nutzerzentrierten Verkehr und die Verdichtung lokaler, regionaler und überregionaler Netze erreicht.

Weiterführung der Kooperation

Aufgrund der erfolgreichen Zusammenarbeit wird die bestehende Allianz politischer und operativer Interreg B-Akteur:innen aus den Bereichen Verkehr und Raumordnung daher zunächst bis Ende 2022 weitergeführt. Eine Kerngruppe der bisherigen Mitgliedsländer übernimmt hierbei die Initiative.

Die Einbindung neuer Akteur:innen erfolgt vor dem Hintergrund zweier Schwerpunkte: zum einen im Hinblick auf ähnliche Arbeitsschwerpunkte und Ziele/Herausforderungen der Raumordnung. Zum anderen ist eine Erweiterung entlang der bisher einbezogenen Interreg-Räume (Central Europe, Baltic Sea) angedacht. Gleichzeitig besetzen die in diese Kategorien fallenden Länder verschiedene Abschnitte transnationaler Korridore. Die Zusammenarbeit und der angestrebte Austausch leiten sich daher auch von der gemeinsamen Arbeit entlang dieser Korridore, oft zu ähnlichen Problemstellungen ab.

Ziel der Verlängerung ist weiterhin die bessere Koordination der Interreg-Arbeit auf Projekt- und Programmraumebene und die länderübergreifende Vernetzung aber auch ein vertiefter Austausch auf Basis gemeinsamer Interessensgebiete. Die AG ermöglicht damit einen bundesweiten thematischen Wissenstransfer und bietet eine Gesamtschau zu den Projektinhalten- und Ergebnissen. Mögliche „spin-off" Effekte, z. B. (informellere) thematische Untergruppen, sollen die erweiterte Runde in Zukunft bereichern. Zudem können gemeinsame Überlegungen zur nächsten Interreg-Programmperiode ab 2021 abgeleitet werden, die mit ihren neuen Schwerpunkten die räumlich integrierte Arbeit über Interreg erleichtern wird.

Zwischen 2021–2022 werden vier Abstimmungstreffen und Veranstaltungen (online- oder physisch) zu Ergebnissen und Aktivitäten der Mitglieder stattfinden (jeweils ein Treffen pro Halbjahr, das letzte davon als Abschlussveranstaltung). Fixe Agenda-Kerne werden wie bisher durch einen inhaltlichen Fokus oder in Form von Site Visits und Einladung strategisch relevanter Experten ergänzt.

Durch die Verabschiedung der „neuen" Territorialen Agenda der EU (TAEU2030) im Dezember 2020 ergibt sich zudem die Möglichkeit, die Diskussion und die Arbeit der AG an die in der TA2030 definierten Ziele anzubinden und damit zu ihrer Umsetzung beizutragen.

Die ostdeutschen Bundesländer sind seit vielen Jahren in den Bereichen Mobilität und Raumentwicklung aktiv und tauschen sich untereinander aus.

Annex

Übersicht aller Sitzungstermine, Teilnehmende und behandelten Themen sowie Auswahl an Präsentationsfolien

1. Treffen Januar 2018 in Berlin	**24**
2. Treffen März 2018 in Magdeburg	**34**
Attraktiver ÖPNV in dünn besiedelten Regionen: Strategien und Praxisbeispiele aus Sachsen-Anhalt	35
3. Treffen Oktober 2018 in Leipzig	**36**
Die Weiterentwicklung des S-Bahn-Netzes Mitteldeutschland: Strategieprojekte im ländlichen Raum im Überblick	37
4. Treffen Mai 2019 in Erfurt	**38**
PNV zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge: Projekte der Raumordnung in Sachsen	39
5. Treffen November 2019 in Potsdam	**40**
Stadt-Umland-Kooperationen in der Hauptstadtregion	42
6. Treffen Februar 2021 (online)	**43**

1. TREFFEN DER AG – 22. JANUAR 2018 IN BERLIN

Abstimmungstreffen Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg &
Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung

Teilnehmende

1	**Susanne Strobel**	Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg
2	**Horst Sauer**	Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg
3	**Ulrike Schütz**	Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg
4	**Georg Werdermann**	Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V.
5	**Paul Vieweg**	Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V.

Themen

» Welche Strategien zur Raumentwicklung und zur Mobilität werden in den an der AG beteiligten Ministerien formuliert?
» Schwerpunkte der Anbindung des ländlichen Raumes, Anbindung und Herausforde-rungen der Verkehrsknoten (urban nodes, subnodes)
» Strategische Begleitung der für die ostdeutschen Bundesländer wichtigen Kernnetzkorridore

2. TREFFEN DER AG – 19. MÄRZ 2018 IN MAGDEBURG

Teilnehmende

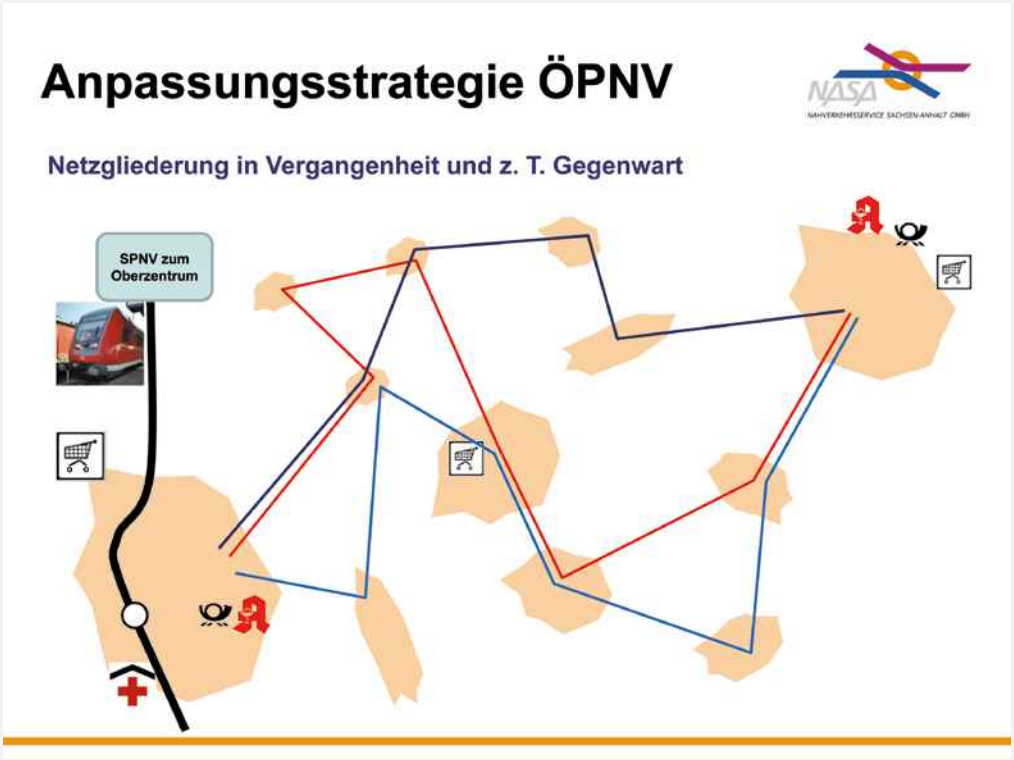
1	**Dr. Klaus Bongartz**	Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
2	**Nadine Doden**	Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr, Sachsen-Anhalt
3	**Gerd Müller**	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Berlin
4	**Ulrich Peters**	Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung, Mecklenburg-Vorpommern
5	**Horst Sauer**	Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg
6	**Dr. Ludwig Scharmann**	Sächsisches Staatsministerium des Inneren
7	**Beate Schröder**	Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr, Sachsen-Anhalt
8	**Ulrike Schütz**	Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg
9	**Susanne Strobel**	Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg
10	**Melanie Tulke**	Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
11	**Dr. Georg Werdermann**	Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V.

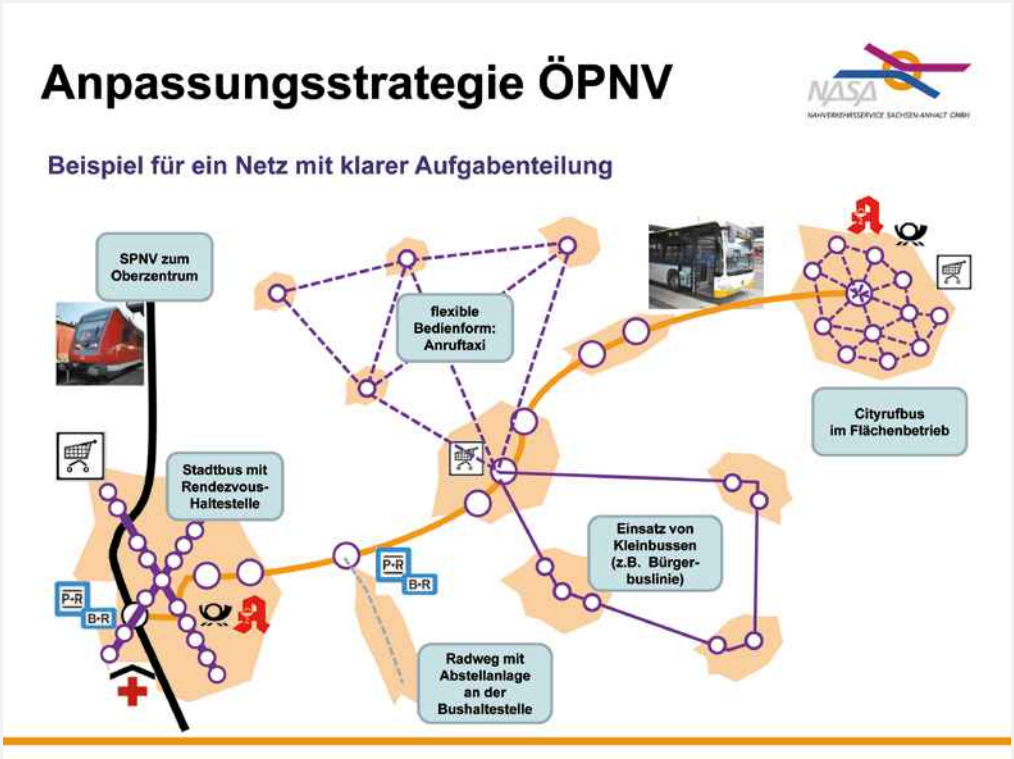
Themen

» Definition und Stärkung des Mehrwertes der Beteiligung an der AG für die teilnehmenden Projektpartner
» Aktuelle Modellprojekte und relevante Politiken in Sachsen-Anhalt, Rolle des Landes bei der Bestellung des SPNV und des Busverkehrs auf wichtigen Hauptachsen sowie die strategischen und operativen Entscheidungsprozesse in den vergangenen Jahren
» Innovative Transportlösungen im ländlichen Raum: Verknüpfung von Bahn- und Busverkehren (Einbindung in einen integralen Taktfahrplan), zielgruppenorientierte Angebote und adäquate Marketingkonzepte
» Praxisbeispiele für Bürgerbus- und Rufbussystem in Sachsen-Anhalt
» Site Visit: Bürgerbus Projekt im Möser (im Rahmen des lokalen Interreg-Vorhabens)

Mitwirkende der AG TransRegio bei der Besichtigung des Bürgerbusses der Gemeinde Möser

Attraktiver ÖPNV in dünn besiedelten Regionen: Strategien und Praxisbeispiele aus Sachsen-Anhalt
Tobias Jensch (NASA GmbH) am 19.3.2018 in Magdeburg





3. TREFFEN DER AG – 8. OKTOBER 2018 IN LEIPZIG

Teilnehmende

1	**Melanie Tulke**	Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
2	**Gerd Müller**	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Berlin
3	**Dr. Ludwig Scharmann**	Sächsisches Staatsministerium des Inneren
4	**Alexander Nitschke**	Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr, Sachsen-Anhalt
5	**Ulrike Schütz**	Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg
6	**Dr. Georg Werdermann**	Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V.
7	**Petra Ludewig**	Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Dresden
8	**Oliver Mietzsch**	Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL)
9	**Ron Böhme**	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
10	**Paul Vieweg**	Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V.

Themen

» Vorstellung der Europäische Metropolregion Mitteldeutschland
» Europäischer Verbund für Territoriale Zusammenarbeit „Eisenbahnneubaustrecke Dresden–Prag EVTZ"
» Das Schienenpersonenverskonzept Mitteldeutschland – zur Weiterentwicklung des Railhuc-Projektes
» H_2-Schienenverkehr Mitteldeutschland – Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie zum Einsatz brennstoffzellenbetriebener Züge
» Die Weiterentwicklung des S-Bahn-Netzes Mitteldeutschland: Strategieprojekte im ländlichen Raum im Überblick
» Das mitteldeutsche S-Bahn Netz: Eine Region wächst (zusammen) – erste Befunde zur Raumwirksamkeit
» Berichte (Update) von Projekten in den Bundesländern
» Site Visit: Hauptbahnhof, City-Tunnel, Fernbusbahnhof

Sitzung der AG-Mitglieder zu Gast bei der Metropolregion Mitteldeutschland Management GmbH

Site Visit
Hauptbahnhof und Fernbusterminal als Verkehrsdrehscheibe

Die Weiterentwicklung des S-Bahn-Netzes Mitteldeutschland: Strategieprojekte im ländlichen Raum im Überblick
Ron Böhme (Mitteldeutscher Verkehrsverbund) am 8.10.2018 in Leipzig

4. TREFFEN DER AG – 20.-21. MAI 2019 IN ERFURT

Teilnehmende

1	**Dr. Klaus Bongartz**	Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
2	**Melanie Tulke**	Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
3	**Alexander Nitschke**	Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr, Sachsen-Anhalt *(am 21.5. nicht teilgenommen)*
4	**Dr. Ludwig Scharmann**	Sächsisches Staatsministerium des Inneren
5	**Petra Ludewig**	Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
6	**Ulrike Schütz**	Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg *(am 21.5. nicht teilgenommen)*
7	**Kerstin Brauer**	Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg
8	**Gerd Müller**	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin
9	**Paul Vieweg**	Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V.
10	**Alexandra Beer**	Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V.

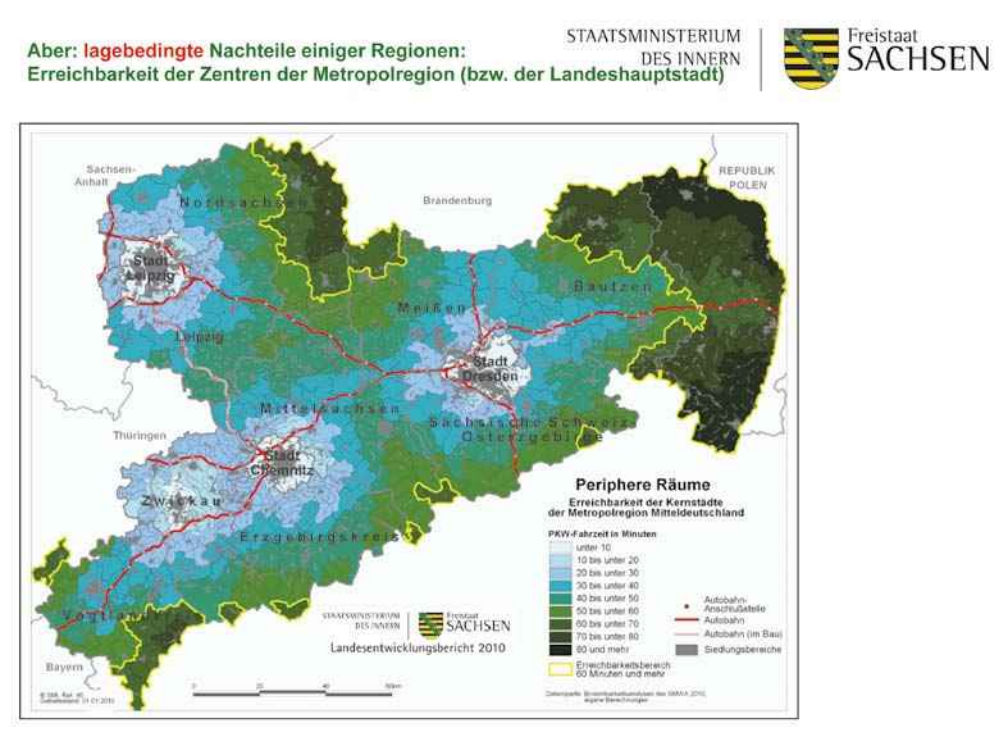
Themen

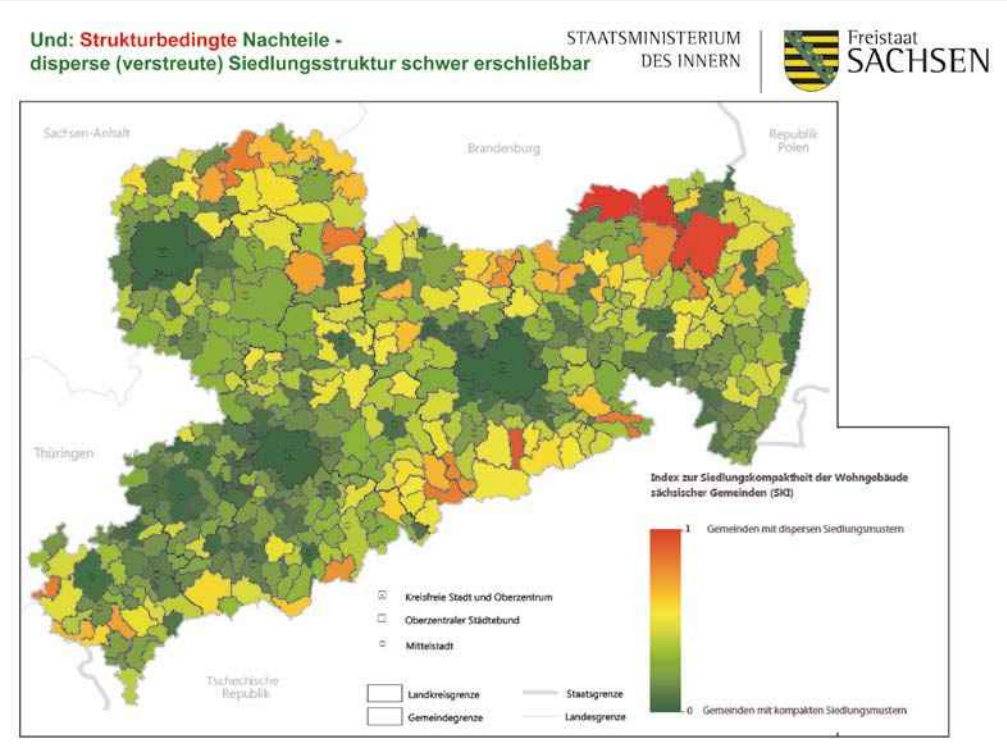
» Input aus den Bundesländern zum Thema „Einfluss- und Steuerungsmöglichkeiten für eine strategische, intermodale ÖPNV-Planung auf Landesebene"
» Berichte zu den Projekten der Bundesländer
» Teilnahme an der Europäischen Nahverkehrskonferenz am Folgetag (diese wurde im Rahmen des vom TMIL geleiteten Interreg-Projektes SubNodes organisiert)

Europäische Nahverkehrskonferenz im Rahmen des Projekts „SubNodes" des TMIL

Mitglieder der AG nehmen an Site Visits als Teil der Europäischen Nahverkehrskonferenz teil

ÖPNV zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge: Projekte der Raumordnung in Sachsen
Dr. Ludwig Scharmann, Sächsisches Staatsministerium des Inneren [zum Zeitpunkt des Vortrags] am 20.5.2019 in Erfurt





5. TREFFEN DER AG – 12. NOVEMBER 2019 IN POTSDAM

Teilnehmende

1	**Ulrike Schütz**	Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg
2	**Kerstin Brauer**	Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg
3	**Melanie Tulke**	Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
4	**Nadine Schulz**	Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr, Sachsen-Anhalt
5	**Sophie Golinski**	Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr, Sachsen-Anhalt
6	**Dr. Ludwig Scharmann**	Sächsisches Staatsministerium des Inneren
7	**Gerd Müller**	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin
8	**Jürgen Murach**	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin
9	**Paul Vieweg**	Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V.
10	**Alexandra Beer**	Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V.
11	**Lilian Krischer**	Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V.

Fach-Inputs

12	**Sabine Sperling**	Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg
13	**Kai Dahme**	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)

Gruppenfoto AG TransRegio im Landtag Brandenburg

Site Visit

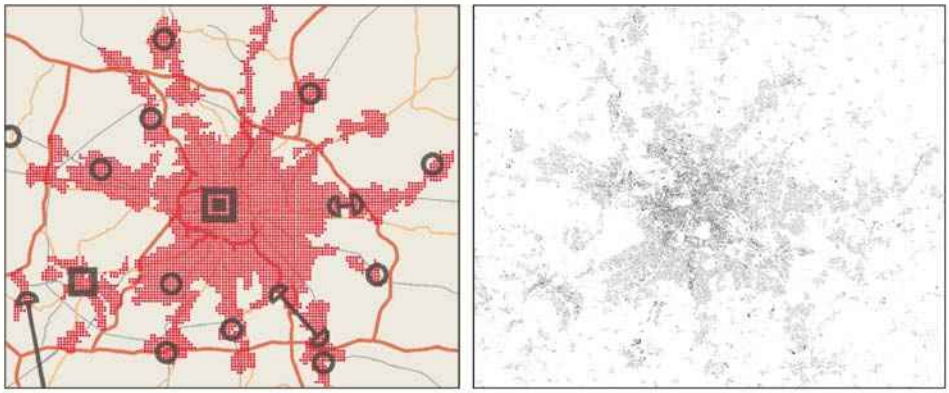
14	**Sina Youn**	Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
15	**Patrick Isensee**	Gewobag Wohnungsbau-Aktiengesellschaft Berlin

Themen

» Thematischer Schwerpunkt: Stadt-Umland-Kooperationen, hierzu jeweils ein Input aus den Bundesländern
» Kurzes Update oder Abschlussbericht zu den Interreg-Projekten
» Weitere Fach-Inputs:
  » Stadt-Umland-Themen
  » Intermodale Knoten im Umland von Graz
  » VBB-Aktivitäten/Interreg-Projekt connect2CE
» EU 2020+ für die Themen der TransRegio Allianz: Austausch und Diskussion
» Ausblick und weiteres Vorgehen der TransRegio-Allianz – Diskussion
» Site Visit: Besuch einer multimodalen Mobilitäts-Station von BVG und Gewobag in Berlin („Jelbi")

Stadt-Umland-Kooperationen in der Hauptstadtregion
Sabine Sperling, Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg am 12.11.2019 in Potsdam

Landesentwicklungsplanung: Berliner Siedlungsstern



Berlin und Berliner Umland

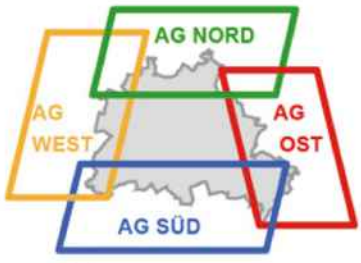


Bild: KNF / SenStadtUm

- Herausforderung:
  „Wachsschmerzen" begegnen, die zunehmend von den Berliner Bezirken und Brandenburger Kommunen nicht mehr allein bewältigt werden können
- Ansatz:
  Durch **Kooperationsprojekte**, die gemeinsam konkrete wachstumsbedingte Fragestellungen bearbeiten, neue, **modellhafte Lösungswege** finden, von denen auch andere lernen können

6. TREFFEN DER AG – 22. FEBRUAR 2021 (ONLINE) – ABSCHLUSSMEETING

Teilnehmende

1	**Dr. Jürgen Neumüller**	Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg
2	**Kerstin Brauer**	Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg
3	**Dr. Klaus Bongartz**	Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
4	**Nadine Schulz**	Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr, Sachsen-Anhalt
5	**Frank Thäger**	Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr, Sachsen-Anhalt
6	**Dr. Clemens Esser**	Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr, Sachsen-Anhalt
7	**Dr. Ludwig Scharmann**	Sächsisches Staatsministerium für Regionalentwicklung
8	**Iris Putz**	Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern
9	**Dr. Jürgen Murach**	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin
10	**Paul Vieweg**	Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V.
11	**Alexandra Beer**	Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V.

Themen

» Thematischer Schwerpunkt: Ausarbeitung des Abschlussdokuments & Konzept AG 2021+
» Rückblick in die Themen und Schwerpunkte der TransRegio-Allianz in den Jahren 2017 bis 2020
» Bericht des DV zum Stand der Abschlussbroschüre und Diskussion über ergänzendes „Policy Paper"
» Kurzes Update aus den Bundesländern zu laufenden und geplante Vorhaben für die Interreg B-Periode ab 2021 und zu geplanten Veranstaltungen (projekt- und themenbezogen)
» Weiteres Vorgehen der TransRegio-Allianz in der Projektphase 2021–2022 – Einbindung neuer Mitgliedsinstitutionen und Fachpartner:innen, Zeitplanung
» Weitere Abstimmung zu kommenden Förderaufrufen in Interreg B

Impressum

Redaktion
Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V.
Littenstraße 10, 10179 Berlin
www.deutscher-verband.org

Autoren
Alexandra Beer, Paul Vieweg
Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V.

Bildquellen
Titelbild: wirestock, freepik.com | Seite 2: gioiaphoto, freepik.com | Seite 4/5: savanter, freepik.com | Seite 7: BBSR Bonn | Seite 8: lobachad, freepik.com | Seite 9: herraez, freepik.com | Seite 10: VRD, fotolia.com | Seite 11: VorSprung Design & Kommunikation | Seite 15: Peter Maszlen, fotolia.com | Seite 17: TMIL | Seite 19: leo-nik, freepik.com | Seite 21: NSB CoRe | Seite 23: Andreas Hermsdorf, pixelio.de | Seite 26: Dr. Heike Stock | Seite 28: VorSprung Design & Kommunikation | Seite 30/31: autofocus67, fotolia.com

Gestaltung/Satz
VorSprung Design & Kommunikation
www.werbe-vorsprung.de

Druck
duruprint GmbH
www.duruprint.de

Diese Broschüre wurde im Rahmen des Projektes „Transregional Transport in a regional context“ (TransRegio Alliance) erstellt.

Weitere Informationen finden Sie unter www.deutscher-verband.org

Das Projekt TransRegio Alliance wurde durch den Deutschen Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung als Andockvorhaben zum Interreg V B-Vorhaben „Peripheral Access“ umgesetzt, das durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung kofinanziert ist.

Interreg CENTRAL EUROPE Peripheral Access

Das Projekt erhielt eine zusätzliche Unterstützung durch das Bundesprogramm „Transnationale Zusammenarbeit“ des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat (BMI). Durchgeführt wird das Programm im Auftrag des BMI vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR). Es fördert deutsche Projektpartner in ausgewählten transnationalen Projekten von strategischer bundespolitischer Relevanz.

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat

BBSR

Darüber hinaus wird die TransRegio-Allianz durch eine Zuwendung der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung (GL) Berlin-Brandenburg gefördert.

Alle Rechte vorbehalten.

Stand: Juli 2021