



Bundesinstitut
für Bau-, Stadt- und
Raumforschung

im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung



INTERREG_B
ZUSAMMENARBEIT. GRENZENLOS.

Transnationale Perspektiven für Mobilität und Verkehr

Wie Kommunen und Regionen INTERREG IV B nutzen können



IMPRESSUM

Herausgeber:

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)
im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)
Deichmanns Aue 31-37, 53179 Bonn

Bearbeitung:

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Difu) – Auftragnehmer
Daniel Zwicker-Schwarm (Leitung)
Dr. Jürgen Gies
Mitarbeit: Josephine Templin-Kobayashi

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) – Auftraggeber
Brigitte Ahlke (Leitung)
Dr. Wilfried Görmar

Redaktion:

Klaus-Dieter Beißwenger (Difu)
Nina Wilke (BBSR)

Layout:

Elke Postler, Berlin

Druck:

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn

Bestellung:

Beatrix.Thul@bbr.bund.de
Stichwort „Mobilität und Verkehr“

Fotonachweis:

Hamburg Port Authority (S. 5, 23 u.), Projekt BAPTS (S. 6), Martin Spangenberg, BBSR (S. 7),
Weserfähre GmbH (S. 8, S. 26), Michael Glotz-Richter (S. 9, 10), moBiel GmbH (S. 11),
Projekt CO₂-NeuTrAlp (S. 12), Hartwig Meier (S. 13 o.), Jörg Thiemann-Linden (S. 13 u.),
Matthias Wagner (S. 14, 18), Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH (S. 15, 24),
Projekt ChemLog (S. 16), Europäische Kommission (S. 17, 21, 28), Region Veneto (S. 19),
Bernd Sterzl pixelio.de (S. 20), Projekt RoCK (S. 22), Aachener Verkehrsverbund GmbH (S. 23 o.),
Hafen Hamburg Marketing (S. 25 o.), Hubertus Rutten/moBiel GmbH (S. 27) sowie
Porträtfotos (S. 6 ff.): privat.

Nachdruck und Vervielfältigung:

Alle Rechte vorbehalten

Die vom Auftragnehmer vertretene Auffassung ist nicht unbedingt mit der des Herausgebers identisch.

Januar 2012

ISBN 978-3-87994-787-4

INHALT

1. Einführung	4
2. Handlungsfelder von Mobilität und Verkehr in Kommunen, Regionen und transnationalen Räumen	5
3. Wie transnationale INTERREG-Projekte Mobilität und Verkehr voranbringen	10
3.1 Projektarbeit auf europäischer Ebene – Mehrwert für Städte und Regionen	10
3.2 Transnationale Strategien und Strukturen	19
3.3 INTERREG-Projekte als Bausteine lokaler Verkehrspolitik	21
4. Mobilität und Verkehr als Gegenstand der transnationalen Zusammenarbeit – Förderschwerpunkte der INTERREG B-Programme	26
5. Ausblick: INTERREG B nach 2013	27
6. Von der Idee zum Projekt – die wichtigsten Informationen zu INTERREG IV B	30
Anhang: Kooperationsräume und Ansprechpartner	32

1. EINFÜHRUNG

Mobilität und Verkehr sind unverzichtbare Bestandteile unserer Gesellschaft – die Beförderung von Rohstoffen und Produkten zu ihren Bestimmungsorten quer durch Europa ist ebenso tägliche Realität wie das Pendeln zum Arbeitsplatz, die Fahrten zum Einkaufen oder die Urlaubsreise ins Ausland. Verkehr ist ein Schlüsselfaktor für die wirtschaftliche Entwicklung und ein wichtiges Element für einen besseren sozialen und räumlichen Zusammenhalt in Europa. Mobilität ist für jeden Einzelnen auch ein Stück Lebensqualität.

Die Verkehrspolitik steht jedoch vor großen Herausforderungen: Sowohl in Ballungsräumen als auch entlang wichtiger europäischer Verkehrsachsen zeigen sich vielerorts täglich Kapazitätsengpässe. Die beträchtlichen Umweltauswirkungen des Verkehrs – Lärm, Luftschadstoffe, Treibhausgase, Auswirkungen von Verkehrsinfrastrukturen auf Naturhaushalt und Landschaft – müssen reduziert und technologische Lösungen für postfossile Mobilität entwickelt werden. Die Städte und Regionen Europas sehen sich bei der Gestaltung eines nachhaltigen und wettbewerbsfähigen Verkehrssystems ähnlichen Aufgaben gegenüber. Gemeinsam können sie beispielsweise umweltfreundliche Verkehrskonzepte erarbeiten, zur Verbesserung des ÖPNV beitragen oder Impulse für großräumige Verkehrskorridore entwickeln, mit denen Güterverkehr von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Bahn und Schiff verlagert werden kann.

Mit dem Ziel „Europäische territoriale Zusammenarbeit“ – besser bekannt unter dem Programmtitel INTERREG – fördert die Europäische Union im Rahmen ihrer Regionalpolitik Vernetzungen dieser Art auf europäischer Ebene. Das Programm INTERREG IV B unterstützt in den Jahren 2007 bis 2013 die transnationale Zusammenarbeit deutscher Akteure mit ihren Partnern in den fünf staatenübergreifenden Kooperationsräumen Alpenraum, Mitteleuropa, Nordwesteuropa, Nordsee- sowie Ostseeraum mit insgesamt 1,1 Mrd. Euro.

Grundanliegen von INTERREG IV B ist es, über eine fachübergreifende Zusammenarbeit in den einzelnen Kooperationsräumen eine nachhaltige Raumentwicklung zu fördern. In der aktuellen Programmperiode sind Mobilität und Verkehr (unter dem Begriff „Erreichbarkeit“) ein eigener Förderschwerpunkt. Weitere Themen sind Innovation, das nachhaltige Management der Umwelt sowie die Förderung nachhaltiger und wettbewerbsfähiger Städte und Regionen.¹

In der kürzlich fortgeschriebenen „Territorialen Agenda der Europäischen Union“ (TA 2020) haben die für Raumentwicklung zuständigen Ministerinnen und Minister der EU-Mitgliedstaaten aufgezeigt, dass Mobilität und Verkehr eine wichtige Rolle für eine ausgewogene Raumentwicklung spielen, die Innovation und Nachhaltigkeit gleichermaßen im Blick hat. Die TA 2020 unterstreicht ebenso die Bedeutung eines umweltfreundlicheren und CO₂-ärmeren wie auch die eines besser funktionierenden Verkehrssektors – hiermit sind beispielsweise weniger Zeitverluste durch Staus und Unzuverlässigkeit der Verkehrsangebote gemeint.

In der aktuellen Förderperiode von INTERREG haben sich kommunale und regionale Akteure zusammen mit Universitäten, Forschungseinrichtungen und Unternehmen in zahlreichen Projekten an die Aufgabe gemacht, Verkehr und Mobilität in transnationalen Konsortien voranzubringen. Teilweise konnten sie dabei auf bestehende Kooperationen aufbauen. Im Rahmen der Studie „Beitrag transnationaler Projekte zur Umsetzung der Territorialen Agenda der EU in Deutschland“ hat das Deutsche Institut für Urbanistik im Auftrag des BBSR eine Reihe von Fallstudien zu laufenden und abgeschlossenen Projekten im Themenfeld Verkehr und Mobilität erarbeitet.² Diese „guten Beispiele“ bilden die Grundlage dieser Broschüre und zeigen, wie die beteiligten Kommunen und Regionen, Akteure aus Wissenschaft, Wirtschaft und Verbänden sowie die Allgemeinheit von diesen INTERREG-Aktivitäten profitieren können. Gleichzeitig bietet die Publikation Tipps und Hinweise für alle, die eigene Projektaktivitäten zum Thema Verkehr und Mobilität im Rahmen von INTERREG B planen.

¹ Vgl. dazu die vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) und vom Difu bearbeiteten Broschüren „Transnationale Perspektiven für eine innovationsorientierte Wirtschaftsförderung“ (Bonn 2009) und „Transnationale Perspektiven für Klimaschutz und Klimaanpassung“ (Bonn 2010).

² Studie im Rahmen des Forschungsprogramms „Modellvorhaben der Raumordnung“ (MORO) des BBSR.

2. HANDLUNGSFELDER VON MOBILITÄT UND VERKEHR IN KOMMUNEN, REGIONEN UND TRANSNATIONALEN RÄUMEN

Verkehrspolitische Ziele der Europäischen Union

Die europäische Verkehrspolitik ist an zwei Leitbildern orientiert: Wettbewerb und Ressourcenschonung. In ihrem aktuellen Weißbuch zur Verkehrspolitik skizziert die Europäische Kommission den „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“.³ Durch konsequente Marktöffnung und Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen soll der europäische Verkehrsbinnenmarkt vollendet werden. Gleichzeitig geht es darum, die Belastungen von Mensch und Umwelt durch Verkehr zu verringern. Aus europäischer Perspektive werden für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik eine Reihe wichtiger Ziele formuliert:

Nur ein funktionierendes Verkehrssystem macht den Binnenmarkt und intensive internationale Handelsbeziehungen möglich. Zudem ist der Verkehrssektor selbst ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, und europäische Unternehmen sind auf dem Weltmarkt wichtige Anbieter in den Bereichen Infrastrukturausbau, Logistik, IT-Lösungen und Fahrzeugbau.

In den kommenden Jahrzehnten muss sich der Verkehrssektor gegenüber heute jedoch grundlegend verändern. Aktuell ist seine energetische Basis noch überwiegend Erdöl. Eine steigende Nachfrage nach Öl, Unsicherheiten bezüglich der Reichweite der Reserven wie auch die Anforderungen des Klimawandels – bis 2050 soll der Treibhausgasausstoß des europäischen Verkehrssektors um mindestens 60 Prozent gegenüber 1990 gesenkt werden – erfordern eine tiefgreifende Revision.

In ihrem Weißbuch zur Verkehrspolitik skizziert die Europäische Kommission eine Vision für den Verkehr im Jahr 2050. In großen Städten soll die Stadtlogistik bis 2030 im Wesentlichen CO₂-frei sein, und bis 2050 soll auf Fahrzeuge, die mit konventionellem Kraftstoff betrieben werden, völlig verzichtet werden. Für den Pkw im Stadtverkehr ist die Vision nicht weniger ambitioniert: Bis 2030 soll der Gebrauch von Pkw mit konventionellem Kraftstoff im Stadtverkehr halbiert werden. Pkw mit alternativen Antriebsarten sowie Zufußgehen, Radfahren und öffentlicher Nahverkehr sollen an seine Stelle treten.

Der Regionalverkehr und der europäische Verkehr sollen stärker die Ressourcen schonen und umweltverträglicher werden. Erreicht werden soll

dies dadurch, dass effizientere Antriebstechnologien sowie saubere Kraftstoffe verwendet werden und die umweltverträglichen Verkehrsträger Bus, Eisenbahn und Schiff stärker als bisher am Wachstum teilhaben – Letzteren ist eine deutlich wichtigere Rolle in starken Verkehrsströmen zugesprochen als heute.⁴

Um die Vision Realität werden zu lassen, hat die Europäische Kommission ein Arbeitsprogramm mit konkreten Initiativen in den Bereichen Binnenmarkt, Innovation, Infrastruktur und internationale Beziehungen erarbeitet. Vor allem soll der Binnenmarkt für die Eisenbahn verwirklicht werden, indem Zugangsbarrieren zu den Schienennetzen und Hemmnisse im grenzüberschreitenden Verkehr abgebaut werden. Weitere Aspekte sind die Vollendung des einheitlichen europäischen Luftraums und die Schaffung eines „blauen Gürtels“ in den Meeren rund um Europa, der einen von Formalitäten weitgehend entlasteten Schiffsverkehr ermöglicht. Innovationen sind notwendig, um den Austausch von Informationen zwischen den Verkehrsträgern zu erleichtern und damit dem multimodalen Verkehr den Weg zu ebnen.

Die EU fördert im Rahmen spezieller Fachprogramme und mit Mitteln der Regionalpolitik den Ausbau von Straßen- und Schienenverbindungen sowie Schifffahrtslinien von gesamteuropäischer Bedeutung, die sogenannten transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V). Der Ausbau dieser Netze soll künftig gezielter vorangetrieben werden. Dafür hat die EU kürzlich ein sogenanntes Kernnetz festgelegt.⁵ Dieses verbindet alle europäischen Hauptstädte und Wirtschaftszentren miteinander. Es bildet das infrastrukturelle Rückgrat

³ Europäische Kommission (2011): Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem, Brüssel, KOM(2011) 144 endg.

⁴ In Deutschland hat der Bundesrat seine Unterstützung der Ziele des Verkehrsweißbuchs in einem eigenen Beschluss zum Ausdruck gebracht, siehe Bundesrats-Drucksache, 179/11 (Beschluss), 17.6.2011.

⁵ „Connecting Europe“ – gute Verbindungen für Europa: Das neue Kernnetz der Europäischen Union für den Verkehr (Pressemitteilung vom 19.10.2011, MEMO/11/706).





„BAPTS gab uns die Möglichkeit, in einen europäischen Erfahrungsaustausch zu treten. Von unseren französischen Projektpartnern erhielten wir beispielsweise Anregungen, wie sich eine neue Straßenbahn auch in enge Straßenräume integrieren lässt.“

Ingeborg Grau
Stadt Bielefeld, Abteilungsleiterin des Amtes für Verkehr

6

des Binnenmarktes und soll bis 2030 vollendet sein. Dem Kernnetz liegt ein Korridorkonzept zugrunde. Zehn Korridore bilden die Grundlage für den koordinierten Ausbau der Infrastruktur im Kernnetz. Entlang dieser Korridore sollen Straßen-, Schienen-, Flug- und Schiffsverkehr möglichst so vernetzt werden, dass Energieverbrauch und Emissionen reduziert werden.

Mobilität und Verkehr als Thema der Europäischen Raumentwicklungspolitik

In der Territorialen Agenda 2020 (TA 2020) haben die für die Raumentwicklung zuständigen Ministerinnen und Minister der Europäischen Union im Mai 2011 ihre bisherigen Zielsetzungen für eine ausgewogene europäische Raumentwicklung fortgeschrieben.⁶ Darin unterstreichen sie die Rolle von Mobilität und Verkehr für den wirtschaftlichen, sozialen und räumlichen Zusammenhalt in Europa. Sie weisen auf die Notwendigkeit hin, umweltfreundlichere und CO₂-ärmere Verkehrslösungen zu finden und die Umweltauswirkungen von Verkehrsprojekten stärker zu berücksichtigen.

Aus Sicht der europäischen Raumentwicklung müssen die Verantwortlichen auf europäischer und nationaler Ebene wie auch Entscheidungsträger in Städten und Regionen eine Reihe von Handlungsfeldern angehen:⁷

- Die städtische Zentren umgebenden ländlichen Gebiete sollen als Bestandteil neuer „Partnerschaften“ von Stadt und Land besser angebunden werden.
- Ein gerechter und erschwinglicher Zugang zu Mobilität sollte Individuen wie Unternehmen gewährleistet werden.
- Effektive intermodale Verkehrslösungen sollen in städtischen Regionen, zwischen Flughäfen und Bahnhöfen, aber auch in Form von kombinierten See-/Landverkehrsverbindungen geschaffen werden.
- Durch den Ausbau der transeuropäischen Netze (TEN-V) sowie der Verbindungen mit sekundären Netzen auf regionaler und lokaler Ebene sollen integrierte Verkehrsnetze gestärkt werden.

6 Ungarische Ratspräsidentschaft (Hrsg.) (2011): Territoriale Agenda der Europäischen Union 2020. Für ein innovatives, integratives und nachhaltiges Europa der vielfältigen Regionen. Ziff. 27 ff.

7 Ebenda, Ziff. 27 ff.



Boosting Advanced Public Transport Systems (BAPTS): Mit einem besseren öffentlichen Verkehr Fahrgäste gewinnen

Kooperationsraum: Nordwesteuropa
Förderzeitraum: INTERREG IV B; Januar 2008 bis Dezember 2011
Lead Partner: Stadt Bielefeld
Deutscher Projektpartner: Rhein-Main-Verkehrsverbund (Frankfurt a. M.)
www.bapts.eu

Im Mittelpunkt des INTERREG IV B-Projekts „BAPTS“ stehen Handlungsansätze zur Umsetzung eines modernen und umweltfreundlichen ÖPNV. Weil der überbordende motorisierte Individualverkehr ein zentrales Problem für die europäischen Städte darstellt, sollen Modelllösungen entwickelt werden, die den öffentlichen Verkehr attraktiver machen, sodass er künftig von mehr Fahrgästen genutzt wird. Städtische Mobilität soll nachhaltig werden, leicht zugänglich und effizient sein. Handlungsansätze hierzu sind unter anderem die Förderung von Multimodalität – d.h. die bessere Verknüpfung von Radfahren, Zufußgehen sowie Bussen und Bahnen –, kontaktlose elektronische Fahrkartensysteme und intelligente Fahrgastinformationssysteme, neue nutzerorientierte Marketingansätze und innovative Lösungen für Fahrgastsicherheit. Im Rahmen von „BAPTS“ arbeiten unter Leitung der Stadt Bielefeld neun Projektpartner aus sechs Ländern Nordwesteuropas zusammen: Darlington (Vereinigtes Königreich), Dublin (Irland), Eindhoven (Niederlande), Rhein-Main-Verkehrsverbund in Frankfurt a. M. (Deutschland), Liège (Belgien), Lille (Frankreich), Nantes (Frankreich) und Southend-on-Sea (Vereinigtes Königreich). Die Stadt Bielefeld ist der Lead-Partner. Ziel ist es, durch transnationale Kooperation Lösungen für die immer komplexer werdenden Anforderungen an den ÖPNV schneller und preiswerter zu entwickeln.

Zum Projektthema „Förderung des Umstiegs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel“ werden in Bielefeld und Eindhoven neue Strategien entwickelt, um Autofahrer zu überzeugen, den ÖPNV zu nutzen. Mit Konzepten für ein „zielgruppenorientiertes Marketing für besondere Nutzergruppen“ befasst man sich in Bielefeld unter dem Gesichtspunkt des demografischen Wandels und mit Blick auf die Frage, wie die Nutzung des ÖPNV bei Großveranstaltungen gefördert werden kann. Ein weiteres Thema im Projekt sind intelligente Informations- und Verkehrsmanagementsysteme. Dafür werden in Bielefeld ein elektronisches Fahrkartensystem eingeführt und – zusammen mit den Projektpartnern aus Frankfurt a. M. und Lille – Fahrgastinformationen bereitgestellt.

- Die räumliche Anbindung für Individuen, Unternehmen, Städte und Regionen soll verbessert werden – insbesondere die Anbindung städtischer Zentren in peripheren Regionen und Verkehrsverbindungen über territoriale Grenzen hinweg, beispielsweise zwischen Inseln und dem Festland.

Die Territoriale Agenda 2020 unterstreicht es: Transnationale Projekte spielen eine wichtige Rolle, wenn es gilt, die in ihr formulierten Ziele Realität werden zu lassen.

Mobilität und Verkehr: Handlungsfelder in Städten und Regionen

Die verkehrs- und raumordnungspolitischen Ziele in der Europäischen Union sind ambitioniert. Grundsätzlich stehen sie im Einklang mit den verkehrs- und raumordnungspolitischen Zielsetzungen in Deutschland. Die Ziele können nur erreicht werden, wenn sie auch vor Ort in den Städten und Regionen die Grundlage der Politik bilden.

In Städten und Regionen ist es besonders wichtig, die verkehrsbedingten Lärm- und Luftschadstoffbelastungen wie die CO₂-Emissionen zu reduzieren, den Umstieg vom Auto auf den ÖPNV zu fördern sowie den Fahrrad- und Fußgängerverkehr zu unterstützen. Die EU hat diese Problematik aufgegriffen und fordert in strategischen Dokumenten die lokale Ebene auf, nachhaltige städtische Mobilitätspläne zu erarbeiten.⁸ In den Städten kann eine solche Entwicklung auf vielfältige Weise unterstützt werden: beispielsweise durch die Förderung öffentlicher Verkehrsmittel, die Schaffung attraktiver Flächen für den Rad- und Fußgängerverkehr sowie eine Einflussnahme auf die Verkehrsmittelwahl. Integrierte Mobilitätskonzepte, die technische Lösungen mit verhaltensorientierten Ansätzen kombinieren, sind ein wichtiger Handlungsansatz der kommunalen Verkehrspolitik zur Lösung von Verkehrsproblemen vor Ort. In ländlichen Räumen stellt sich hingegen angesichts demografischer Veränderungen verstärkt die Frage, wie öffentliche Verkehrsangebote aufrechterhalten und weiterentwickelt werden können.

Transnationale Dimension von Mobilität und Verkehr

Die europäischen Städte und Regionen stehen vielfach vor ähnlichen verkehrspolitischen Herausforderungen. Im städtischen Verkehr, im Stadt-Umland-Verkehr und im Regionalverkehr



mangelt es beispielsweise oft an attraktiven öffentlichen Verkehrs- und Mobilitätsangeboten. Der Erfahrungs- und Wissensaustausch wie die Entwicklung von Methoden und Instrumenten in transnationalen Netzwerken können dazu beitragen, gemeinsame Probleme besser zu lösen.

Verkehrsströme machen nicht an Ländergrenzen halt. Schon die Einzugsbereiche zahlreicher europäischer Städte und Regionen reichen oftmals weit in Nachbarländer hinein.⁹ Besonders schwierig gestaltet sich die Organisation des öffentlichen Nahverkehrs in solchen Grenzregionen. Hier gibt es oft Lücken in der Verkehrsinfrastruktur, bei ÖPNV-Angeboten, oder es fehlt an grenzüberschreitenden Tarifen. Über die Stadt-Umland-Verbindungen hinaus wird in diesen Grenzräumen der europäische Gedanke mit Leben gefüllt. Die grenzüberschreitenden Regionalverbindungen aufzuwerten ist daher nicht nur ein Anliegen von transnationaler Relevanz, sondern ein wichtiger Ansatzpunkt, die europäische Integration voranzubringen.

Die Transeuropäischen Verkehrsnetze sind die wichtigen, die europäischen Metropolräume untereinander verbindenden Verkehrsachsen. Sie gewährleisten den transeuropäischen Güter- und Personenverkehr und sind die zentralen Bindeglieder für die europäische Integration. Die Transeuropäischen Netze dürfen jedoch nicht nur von ihren Enden – ihren Start- und Zielpunkten in den europäischen Metropolregionen – her betrachtet werden, sie bieten vielmehr zugleich Chancen, Wachstumsimpulse in die Regionen hineinzutragen. Wenn die Transeuropäischen Netze in den

⁸ Vgl. Grünbuch: Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt [KOM(2007) 551 endgültig], Aktionsplan urbane Mobilität [KOM(2009) 490 endgültig].

⁹ Zum Beispiel Region Aachen mit ihren Verflechtungen mit Maastricht und Lüttich oder das Dreiländereck Basel-Lörrach-Mulhouse.



„Mithilfe der INTERREG-Förderung konnten wir die Grundlage schaffen, die Energieeffizienz unserer Fähre zwischen Bremerhaven und Nordenham zu verbessern. Es konnten bereits Kraftstoffeinsparungen zwischen zehn und 15 Prozent erzielt werden.“

Jürgen Wißmann
Prokurist der Weserfähre GmbH, Bremerhaven

8

durchquerten Regionen nicht nur als Belastung – dies aufgrund ihrer Flächeninanspruchnahme sowie der Lärm- und Schadstoffemissionen – empfunden werden sollen, müssen die Impulse für die regionale Entwicklung bestmöglich aufgegriffen werden. Die unterschiedlichen Entwicklungskonzepte in Sachen Transeuropäische Verkehrsnetze und -korridore stellen einen reichen Erfahrungsschatz dar, aus dem Konzepte für den „eigenen“ Korridor entwickelt werden können.

Transportkorridore sind eine Reaktion auf die Notwendigkeit, das steigende Verkehrsaufkommen möglichst wettbewerbsfähig und nachhaltig zu bewältigen. Gleichzeitig bieten sie vielfach Ansatzpunkte, die Anbindung von Regionen an die Europäischen Verkehrsnetze zu verbessern. Die Korridorentwicklung ist in den Städten und Regionen mit vielfältigen Fragen verbunden. Hierbei geht es beispielsweise um die Verknüpfung von Verkehr, Wirtschaft und Regionalentwicklung sowie die Frage, wie eine möglichst große Breitenwirkung des Korridors in einer Region erzielt werden kann.

Mobilität und Verkehr: Handlungsfelder in INTERREG IV B

INTERREG B-Programme bieten die Möglichkeit, die transnationalen Herausforderungen der Verkehrsentwicklung zu bearbeiten. In den fünf INTERREG-Kooperationsräumen mit deutscher Beteiligung (Alpenraum, Mitteleuropa, Nordwesteuropa, Nordsee- und Ostseeraum) unterstützt INTERREG IV B in den Jahren 2007 bis 2013 die transnationale Zusammenarbeit deutscher Akteure und ihrer Partner mit insgesamt 1,1 Mrd. Euro.

In dieser Broschüre werden ausgewählte INTERREG-Projekte vorgestellt. Sie zeigen beispielhaft die verschiedenen Handlungsfelder transnationaler Kooperationen in den Bereichen Mobilität und Verkehr. Sie zielen auf unterschiedliche räumliche Ebenen: Bei einem Teil der Projekte steht die Mobilität auf städtischer und regionaler Ebene im Mittelpunkt. Eine andere Gruppe von Projekten nimmt die verkehrlichen Bedarfe ganzer Kooperationsräume in den Blick, etwa durch die Entwicklung transnationaler Verkehrskorridore. Dabei widmen sich die Projekte dem Personen- wie dem Güterverkehr, und es spielen unterschied-

Innovative TRANSport solutions for Fjords, Estuaries and Rivers (iTransfer): Nachhaltiger Fährverkehr

Kooperationsraum: Nordseeraum
Förderzeitraum: INTERREG IV B; Oktober 2010 bis September 2013
Lead Partner: Institute for Sustainability (UK)
Deutsche Projektpartner: Magistrat Bremerhaven, Referat für Wirtschaft; Weserfähre GmbH; BIS GmbH, GB III Bremerhaven Touristik

www.itransferproject.eu

Im Projekt „iTransfer“ arbeiten Partner aus der öffentlichen Verwaltung, der Privatwirtschaft und der Wissenschaft aus den Ländern Belgien, Niederlande, Großbritannien und Deutschland mit dem Ziel zusammen, den Fährverkehr sowohl auf Flüssen als auch zu Inseln zu verbessern. Im Projekt werden unter anderem Handlungskonzepte erarbeitet, wie Fährverbindungen besser in die Netze des öffentlichen Nahverkehrs zu integrieren sind. Im Fokus stehen überdies die Erhöhung der ökologischen Nachhaltigkeit, beispielsweise durch neue Antriebstechniken und alternative Kraftstoffe, sowie ein neues Design der Fähren. Um die Erreichbarkeit zu verbessern, werden Potenziale für neue Fährverbindungen ausgelotet. Die Projektpartner widmen sich auch der Frage, wie im Schiffsverkehr Barrierefreiheit geschaffen werden kann. Dies gilt sowohl für die Schiffe selbst wie auch für die Gestaltung der Anlegestellen.

In Bremerhaven konnten schon innerhalb weniger Monate Ergebnisse auf dem Weg zu einem energiesparenden Fährverkehr erzielt werden. Im Rahmen des Projekts wurde die Fahrtstrecke in einem simulierten Fahrstand abgebildet, so dass die Schiffsführung die energiesparende Fahrweise unter Anleitung trainieren kann. Ferner wurde auf dem Fährschiff ein Messsystem installiert, welches den Kraftstoffdurchfluss elektronisch erfasst und dem Schiffsführer optisch am Fahrstand wiedergibt. Mit der Durchführung beider Maßnahmen gelang es bereits, Energieeinsparungen in einer Größenordnung von 10 bis 15 Prozent zu realisieren.



liche Verkehrsträger (z.B. Schiene, Straße und Schiffsverkehr) oder deren intelligente Verknüpfung in intermodalen Transportketten eine Rolle. Die meisten Projekte beziehen sich dabei auf mehrere Handlungsfelder gleichzeitig.¹⁰

Die Beispielprojekte bearbeiten unterschiedliche Facetten des Stadt- und Regionalverkehrs:

- Nachhaltiger Stadt- und Regionalverkehr: Dabei geht es beispielsweise um Konzepte und Aktivitäten, die den ÖPNV stärken und Formen umweltfreundlicher Mobilität (z.B. Radfahren, Carsharing, Busse und Bahnen) besser verknüpfen, etwa im Projekt „BAPTS“, oder um Mittel und Wege, emissionsarme Mobilität (z.B. Elektromobilität) in städtische und regionale Systeme zu integrieren, etwa im Projekt „CARE-North“.
- Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit: Hier geht es darum, die lokale und regionale Anbindung an nationale und transnationale Netze zu verbessern.¹¹ Dazu engagieren sich transnationale INTERREG-Projekte mit dem Ziel, natürliche oder administrative Grenzen in der Region zu überwinden. Küsten- und Inselregionen an nationale und internationale Verkehrswege anzubinden steht im Fokus des Projekts „iTransfer“. Das Projekt „RoCK“ setzt sich dafür ein, die Schnittstellen im grenzüberschreitenden Schienenverkehr zu verbessern.

Andere Projekte nehmen den ganzen Kooperationsraum in den Blick. Anliegen auf transnationaler Ebene sind beispielsweise

- transnationale Verkehrslösungen: Dabei geht es sowohl um neue Angebote für überregionale Verkehrsströme als auch um die Verbesserung der Erreichbarkeit. Im Projekt „Chem-Log“ stehen Lösungen für die transnationale Chemielogistik im Mittelpunkt, während beispielsweise das Projekt „TransBaltic“ die innere wie auch externe Erreichbarkeit der Ostseeregion stärkt. Das Projekt „StratMoS“ will mit Hilfe des Konzepts der „Meeresautobahnen“ die Rolle des Seeverkehrs für den Transport von Gütern im Nordseeraum stärken;
- transnationale Korridore: Neben der Entwicklung multimodaler Verkehrsangebote – insbesondere im Bereich der Güterlogistik – zielen einige Projekte auf die Abstimmung regionaler und nationaler Investitionen in transnationale

Carsharing mit ÖPNV-Anschluss: „mobil.punkt“ Bremen (Projekt CARE-North)



Verkehrsnetze und verknüpfen die Verkehrsentwicklung mit Aspekten der Wirtschafts- und Raumentwicklung. „Scandria“, „SoNorA“ und „TRANSITECTS“ sind beispielsweise drei eng miteinander verknüpfte Projekte, die zur Entwicklung des Ostsee-Adria-Korridors beitragen.

Gleichsam quer zur Korridorentwicklung und zu den Herausforderungen in Städten und Regionen liegt das Handlungsfeld der Innovationen und Technologieentwicklung. In INTERREG-Projekten werden ganz unterschiedliche Innovationen und neue Technologien für umwelt- und klimafreundlichen Verkehr und die dafür notwendigen Infrastrukturen entwickelt und erprobt. IuK-Technologien sollen unter anderem zu einem besseren Verkehrsmanagement beitragen. Die Städte und Regionen kooperieren im Rahmen von INTERREG-Projekten mit Forschungseinrichtungen und Praxispartnern aus der Wirtschaft, um Innovationen und Technologien erfolgreich in die Praxis einzuführen. Beispiele dafür sind die Projekte „ENEVATE“ – es befasst sich mit der Einführung der Elektromobilität in Städten und Regionen – und „Clean Baltic Sea Shipping“ – in ihm werden Lösungen für eine umweltfreundlichere Schifffahrt entwickelt.

¹⁰ Einen Überblick zu den Förderschwerpunkten in den einzelnen Kooperationsräumen bietet Kapitel 4.

¹¹ Vgl. Europäisches Parlament und Rat der Europäischen Union (2006): Verordnung (EG) Nr. 1080/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung.



„CARE-North gibt uns in Bremen die Möglichkeit, den umweltfreundlichen Verkehr z.B. durch das Carsharing zu fördern und weiter voranzutreiben. Gleichzeitig können wir unsere Erkenntnisse an unsere Projektpartner weitergeben und auch von deren Erfahrungen profitieren.“

Michael Glotz-Richter

Referent Nachhaltige Mobilität, Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Freie Hansestadt Bremen

10

3. WIE TRANSNATIONALE INTERREG-PROJEKTE MOBILITÄT UND VERKEHR VORANBRINGEN

3.1 Projektarbeit auf europäischer Ebene – Mehrwert für Städte und Regionen

Projektarbeit auf europäischer Ebene ist mit besonderen Herausforderungen verbunden. So muss in transnationalen Projekten eine Vielzahl von Partnern mit unterschiedlichen fachlichen Hintergründen und Arbeitsstilen zusammenfinden. Bei allen strukturellen Gemeinsamkeiten innerhalb der einzelnen Kooperationsräume gibt es auch beim Thema Mobilität und Verkehr meist unterschiedliche Ausgangssituationen, Problemverständnisse und Politikansätze, für die im Rahmen der Projektarbeit erst eine „gemeinsame Sprache“ gefunden werden muss. Historische und kulturelle Gemeinsamkeiten innerhalb der Kooperationsräume und gemeinsame Problemlagen können dabei die Verständigung und Zusammenarbeit erleichtern. Dennoch: Zweifels- ohne sind Zeit und Ausdauer nötig, um gemeinsam Politikstrategien zu erarbeiten oder konkrete

Instrumente und Maßnahmen durch Politik, Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft in transnationalen Konsortien zu entwickeln und umzusetzen.

Dass Mobilität und Verkehr trotz dieser vielfältigen Herausforderungen erfolgreich in transnationalen INTERREG-Projekten vorangebracht werden können, machen die „guten Beispiele“ deutlich, die für diesen Bericht zusammengestellt wurden. Die Projekte umfassen verschiedene Handlungsfelder und spiegeln damit die thematische Bandbreite des INTERREG-Programms im Bereich Mobilität und Verkehr wider. Sie reichen von der Umsetzung neuer Ideen für einen attraktiveren ÖPNV in Städten und Regionen über neue Angebote für intelligente Güterlogistik bis hin zur Gestaltung transnationaler Entwicklungs-

Carbon responsible transport strategies for the North Sea Area (CARE-North): Fahrräder, Elektroautos, Carsharing – Mobil mit weniger CO₂

Kooperationsraum: Nordseeraum
Förderzeitraum: INTERREG IV B; August 2009 bis Juli 2012
Lead Partner: Freie Hansestadt Bremen
Deutscher Projektpartner: swb AG, Verkehrsgesellschaft Bremerhaven AG
www.care-north.eu

Im Verkehrssektor zeigen die CO₂-Emissionen nicht den erforderlichen Rückgang. Viele innovative, klimafreundliche Fortbewegungsmittel und -möglichkeiten stehen erst am Anfang ihrer Entwicklung und werden im Alltag bislang noch wenig genutzt. Die neun Partner des Projekts „Carbon responsible transport strategies for the North Sea Area“ („CARE-North“) unter Leitung der Freien Hansestadt Bremen wollen Verkehr und Mobilität im Nordseeraum klimafreundlicher und nachhaltiger gestalten. Dazu sind umfassende und integrierte Konzepte nötig: Elektrofahrzeuge können unter Nutzung zusätzlicher erneuerbarer Energien klimafreundlich sein. Fahrräder, Carsharing und eine Stadt der kurzen Wege sind weitergefasste Konzepte, um den CO₂-Ausstoß des städtischen Verkehrs zu reduzieren. Verkehrsprobleme wie Staus und die Parkplatzsuche können durch Carsharing entschärft werden, womit ein solches Konzept auch die Lebensqualität in den Städten verbessert.

In Bremen wurde Carsharing im Rahmen des Projekts weiter ausgebaut: An 43 „mobil.punkten“ können Bremerinnen und Bremer auf über 170 Autos zugreifen. Dadurch konnten schon 1.500 Autos ersetzt werden. Das erfolgreiche Modell wurde zur Weltausstellung Expo 2010 in Shanghai als Urban Best Practice ausgewählt und in einem eigenen Stand präsentiert. Der Bremer Carsharing Aktionsplan erhielt im November 2010 den Deutschen Verkehrsplanungspreis und im September 2011 den österreichischen VCÖ-Mobilitätspreis. Der englische Projektpartner „West Yorkshire Integrated Transport Authority“ bietet Busfahrern beispielsweise Trainingskurse für eine sparsame Fahrweise und entwickelt spezielle Ticketangebote für den ÖPNV. An „CARE-North“ arbeitet auch das internationale Städtenetzwerk „ICLEI – Local Governments for Sustainability“ mit. Dadurch ist sichergestellt, dass die Projektergebnisse in den Mitgliedskommunen bekannt werden und so Eingang in die kommunale Praxis finden. Die Abschluss-tagung von CARE-North im März 2012 steht im Kontext von Veranstaltungen, die an die Umweltkonferenz in Rio de Janeiro 1992 anknüpfen (Rio+20-Prozess).



korridore, in denen Verkehrs- und Regionalentwicklung Hand in Hand gehen.

Bei allen Unterschieden im Detail: deutlich wird in allen Projekten, dass das besondere Merkmal dieser transnationalen Projekte – etwa im Gegensatz zu Förderprojekten in Fachprogrammen wie den Transeuropäischen Netzen oder Marco Polo II – in der Verknüpfung von Verkehrspolitik mit Fragen der Raumentwicklung liegt. Im Folgenden wird projektübergreifend dargestellt, wie die beteiligten Städte und Regionen von transnationaler Kooperation profitieren.¹²

Kennenlernen bewährter Politik- und Handlungsansätze ausländischer Projektpartner

Der Erfahrungsaustausch über erfolgreiche Strategien und wirksame Instrumente mit Partnern aus anderen europäischen Ländern ist ein wichtiges Merkmal des INTERREG-Programms, das sich auch bei transnationalen Projekten zu Verkehr und Mobilität wiederfindet. Bewährte Politikansätze aus anderen Regionen kennenzu-

lernen, regt die beteiligten Akteure oftmals dazu an, Mittel und Wege zu übernehmen und gemäß den eigenen Gegebenheiten weiterzuentwickeln. So erhielten die Bielefelder Partner im Projekt „BAPTS“ aus Frankreich wertvolle Hinweise, wie sich eine neue Straßenbahnstrecke auch in enge Straßenräume integrieren lässt. Bei der geplanten Erweiterung des eigenen Stadtbahnnetzes steht Bielefeld vor vergleichbaren Herausforderungen.

Im Projekt „iTransfer“ konnten die deutschen Projektpartner von Erfahrungen hinsichtlich Anlegertechnik und Barrierefreiheit im Fährverkehr aus Dänemark und England profitieren. Auf der anderen Seite stoßen die beim deutschen Projektpartner Weserfähre erzielten Erkenntnisse, wie sich ein energiesparender Fährbetrieb umsetzen lässt, auf großes Interesse. Energieeffizienz als ein Thema, das die Betreiber von Schiffs- und Fährverbindungen angesichts steigender Kosten überall beschäftigt, bildet einen idealen Anknüpfungspunkt für transnationalen Erfahrungsaustausch.

¹² Wirkungen und Nutzen von transnationalen Projekten wurden themenfeldübergreifend in einem weiteren MORO-Projekt durch die FORUM GmbH untersucht. Teilweise wurden Begrifflichkeiten und Konzepte dieser Untersuchung hier aufgegriffen und weiterentwickelt. Vgl. BMVBS/BBR (Hrsg.): Wirkungen und Nutzen von transnationalen Projekten, Reihe Forschungen, Heft 136, Bonn 2009.

Towards low CO₂-emission urban public transport infrastructures (Ticket to Kyoto): Verbesserung der Klimabilanz des öffentlichen Verkehrs

Kooperationsraum: Nordwesteuropa
Förderzeitraum: INTERREG IV B; 2010 bis 2014
Lead Partner: Société des Transports Intercommunaux des Bruxelles (STIB)
(städtischer Verkehrsbetrieb Brüssel)
Deutscher Projektpartner: moBiel GmbH (Bielefeld)
www.tickettokyoto.eu

An dem Projekt sind fünf Partner aus dem Bereich des städtischen öffentlichen Verkehrs aus Manchester (TFGM), Rotterdam (RET), Brüssel (STIB), Paris (RAPT) und Bielefeld beteiligt. Ziel von „Ticket to Kyoto“ ist es, mit unterschiedlichen zeitlichen Horizonten und Investitionsaufwendungen realisierbare Maßnahmen zur Minderung der CO₂-Emissionen im öffentlichen Nahverkehr zu entwickeln. Der CO₂-„Fußabdruck“ soll im Hinblick auf die Klimaschutzziele von Kyoto reduziert werden. Der Fokus des Projekts liegt zunächst auf Maßnahmen, die zu einem kurzfristigen Gewinn/Erfolg führen („Quick Wins“). „Quick Wins“ ermöglichen eine Kosten- und eine Energieeinsparung, ohne zuvor hohe Investitionen zu erfordern. In diesem Projektteil wird ein Katalog von schnell umsetzbaren Sofortmaßnahmen erarbeitet, beispielsweise Schulungen für das Personal in energiesparender Fahrweise.

Längerfristig werden im Projekt weitergehende Ansätze mit einem höheren Investitionsbedarf zur Senkung des Energieverbrauchs verfolgt, etwa Strategien zum Einsatz neuer Technologien in der Bremsenergieerückgewinnung. Außerdem sollen Standards für die CO₂-Emissionen des öffentlichen Verkehrs entwickelt werden. Eine zentrale Voraussetzung für den Erfolg der Maßnahmen zur CO₂-Reduktion ist die transnationale Zusammenarbeit, die den Know-how-Transfer mit Blick auf die besten Lösungen erst ermöglicht.

Im Projekt werden überdies strategische Pläne entwickelt, um 2020 die CO₂-Neutralität des öffentlichen Verkehrs zu erreichen. Pilotinvestitionen sollen in die optimierte Bremsenergieerückgewinnung, die Wärmerückgewinnung bzw. Nutzung der Abwärme, in energiesparende Infrastruktur sowie lokale Energiegewinnung getätigt werden. Ein weiterer Schwerpunkt sind Öffentlichkeitskampagnen: Die Bevölkerung soll motiviert werden, den öffentlichen Verkehr stärker zu nutzen und den eigenen CO₂-„Fußabdruck“ ebenfalls zu reduzieren.





„Im Projekt Ticket to Kyoto arbeiten wir mit Brüssel, Paris, Manchester und Rotterdam zusammen. Gerade für uns als kleinen Verkehrsbetrieb hat der Schulterschluss mit diesen großen Verkehrsunternehmen viele Vorteile – etwa bei Industriekontakten.“

Hartwig Meier
Leiter Verkehrsplanung der moBiel GmbH, Bielefeld

12

Wie das Projekt „Ticket to Kyoto“ zeigt, lässt sich das „transnationale Lernen“ durch ein geschicktes Projektdesign unterstützen: Hier sind alle Projektpartner in alle Arbeitspakete involviert. In der ersten Phase trugen sie Maßnahmen zusammen, die sich mit geringen Investitionen realisieren lassen und die kurzfristig Kosten senken sowie CO₂-Emissionen einsparen – sogenannte Quick Wins. Hierzu zählen beispielsweise schnell schließende Türen für Fahrzeugdepots, die im Winter den Wärmeverlust verringern. Gemeinsam werden die Umsetzungserfahrungen verglichen und auf ihre Übertragbarkeit geprüft.

Labor zur gemeinsamen Umsetzung innovativer Ideen für Mobilität und Verkehr

Umweltfreundliche Verkehrslösungen oder intelligenteres Verkehrsmanagement benötigen neue Instrumente und Verfahrensweisen. Hierzu steuern transnationale INTERREG-Vorhaben viele neue Ideen bei. So werden beispielsweise in den Projekten „ENEVATE“ und „CO₂-NeuTrAlp“ alternative und klimafreundliche Antriebstechnologien entwickelt und in die Praxis eingeführt.

Innovative Problemlösungen sind oftmals mit besonderen Risiken verbunden. Durch die INTERREG-Förderung werden Möglichkeiten geschaffen, vielversprechende, aber risikobehaftete Handlungsansätze auf ihre Praxistauglichkeit hin zu überprüfen. Ein wichtiger Ansatzpunkt, die CO₂-Emissionen des Schienenverkehrs zu reduzieren, besteht darin, die Bremsenergienutzung zu optimieren. Indem Speicher zwischengeschaltet werden, kann die beim Bremsen gewonnene Energie dann abgerufen werden, wenn sie benötigt wird. Eine Handlungsstrategie ist dabei die Installation stationärer Energiespeicher. Diese Speichertechnologie wird im Projekt „Ticket to Kyoto“ erstmals für den Schienenverkehr erprobt. Hierzu wurde ein Investitionscluster initiiert: Alle Projektpartner haben ähnliche Investitionen ausgeschrieben.

Das elektronische Ticket einzuführen bietet die Chance, Zutrittsbarrieren zum ÖPNV abzubauen und neue Zielgruppen zu erschließen. Ein Hindernis hierbei stellen jedoch die unterschiedlichen IT-Lösungen für den öffentlichen Verkehr in Europa dar. Gerade bei grenzüberschreitenden Verbindungen tritt dieses Problem deutlich zutage.



CO₂-Neutral Transport for the Alpine Space (CO₂-NeuTrAlp): Klimafreundliche Mobilitätskonzepte

Kooperationsraum: Alpenraum
Förderzeitraum: INTERREG IV B; September 2008 bis Januar 2012
Lead Partner: B.A.U.M. Consult GmbH München
Deutsche Projektpartner: AllgäuNetz GmbH & Co. KG; Helmholtz Zentrum München
www.co2neutralp.net

Im Zentrum des Projekts steht die Erprobung alternativer Mobilitätskonzepte auf der Grundlage von Antriebstechnologien mit erneuerbaren Energien. Obwohl in den 13 Modellregionen in Italien, Österreich, Slowenien, Frankreich und Deutschland sehr unterschiedliche Konzepte umgesetzt werden, ähneln sich die Herausforderungen in den Alpenregionen beispielsweise im Hinblick auf die Elektromobilität: Große Höhenunterschiede und extreme Temperaturen wirken sich negativ auf die Reichweite der Akkus aus.

Im Allgäu wird die Nutzung elektrisch angetriebener Fahrzeuge im Tourismus und im Stadtverkehr erprobt. Seit Mai 2010 können an 60 Stationen über 300 Elektrofahrräder zumeist von privaten Vermietern geliehen und an einer anderen Station wieder abgegeben werden. Der Vertrag mit dem Elektrofahrrad-Anbieter „Movel“ wurde unter Einbeziehung lokaler Entscheidungsträger, die in einem Beirat die Projektaktivitäten mitbestimmen, zunächst für drei Jahre geschlossen. Segways werden derzeit als weitere Mobilitätsalternative genutzt. Des Weiteren soll der Aufbau einer intelligenten Ladeinfrastruktur vorangetrieben und beurteilt werden.

Auf Grundlage der Erfahrungen in den Modellregionen wurden Leitlinien für verschiedene Zielgruppen erarbeitet: Der (Kommunal-)Politik werden durch einen Leitfaden die Planungsschritte für die Umsetzung von Elektromobilität aufgezeigt – dieser ist auf den Internetseiten des Projekts verfügbar. Technische Leitlinien richten sich vornehmlich an Entscheidungsträger in Planung und Transportwesen. Überdies werden die Projektergebnisse den lokalen Bildungs- und Fortbildungseinrichtungen zugänglich gemacht, um den Wissenstransfer über den Beteiligtenkreis hinaus zu gewährleisten.

und betrifft beim „RoCK“-Projekt insbesondere die Niederlande und Deutschland. Daher wird nun für eine grenzüberschreitende Buslinie von Aachen nach Maastricht eine spezielle Software entwickelt, damit langfristig ein gemeinsames Tarifsysteem eingeführt werden kann.

Bessere Vernetzung vor Ort

INTERREG-Projekte schaffen in vielen Städten und Regionen einen Anlass, die Zusammenarbeit von Politik und Verwaltung, Unternehmen und Forschungseinrichtungen zu intensivieren. So haben sich im Projekt „ChemLog“ im Land Sachsen-Anhalt Chemieunternehmen und Logistikdienstleister mit Fachverwaltungen und Verkehrswissenschaftlern zusammengetan, um das Güterverkehrsaufkommen und die Verladepotenziale in Richtung Osteuropa zu ermitteln. Als eine Folge dieser Zusammenarbeit haben die Betreiber von Terminals beschlossen, enger zu kooperieren und Möglichkeiten der Spezialisierung auszuloten.

Wenn Projekte auf den Weg gebracht werden sollen, ist die Bündelung von Kräften zur Über-

Mit intelligenten Weichenheizungen Energie sparen
(Projekt Ticket to Kyoto)



windung von Widerständen hilfreich – Grenzregionen liegen oft nicht im Fokus der nationalen Politik. Die transnationale Zusammenarbeit in INTERREG kann hierzu den Anstoß geben. So haben sich im Projekt „RoCK“ Eindhoven, Venlo, Mönchengladbach und Düsseldorf in Sachen Intercity-Verbindung zwischen ihren Städten

ENEVATE – European Network on Electric Vehicles and Transferring Expertise: Akteure der Elektromobilität unter einem Dach

Kooperationsraum: Nordwesteuropa
Förderzeitraum: INTERREG IV B; Januar 2009 bis Dezember 2012
Lead Partner: Automotive Technology Centre (NL)
Deutsche Projektpartner: Bayern Innovativ GmbH; Forschungszentrum Jülich GmbH;
Regionalmanagement Nordhessen GmbH, Cluster Mobilitätswirtschaft;
Inno Germany AG (Karlsruhe)

www.enevate.eu

Im Projekt „ENEVATE – European Network on Electric Vehicles and Transferring Expertise“ arbeiten unter dem niederländischen Lead Partner „Automotive Technology Centre“ Projektpartner aus Großbritannien, Frankreich, Belgien, Irland und Deutschland zusammen. Generelles Ziel des Projekts ist es, die Regionen im globalen Wettbewerb zu stärken und eine schnellere Einführung der Elektromobilität in Nordwesteuropa durch Kooperation von Behörden, Wissens- und Innovationszentren sowie Unternehmen zu unterstützen. Die 17 Partnerregionen bringen Akteure aus der Wirtschaft – darunter aus verschiedenen Branchen wie der Automobilindustrie und von Energieversorgern – sowie der Wissenschaft zusammen, um neue Wertschöpfungsketten im Bereich der Elektromobilität in Nordwesteuropa zu realisieren. Durch die Integration aller in Sachen Elektromobilität aktiven Akteure soll eine breite Herangehensweise an das Thema ermöglicht werden.

Die Projektpartner analysieren neben den Wertschöpfungsketten den Stand der Technik für elektrisch angetriebene Automobile und für den Aufbau der notwendigen Infrastruktur. In einem weiteren Baustein werden innovative und umweltfreundliche Verkehrskonzepte im Bereich von „E-Mobility“ mit Blick auf ihre Potenziale für die Mobilität der Zukunft untersucht. Im Rahmen von Pilotprojekten werden Erfahrungen mit der Erprobung der Elektromobilität in den beteiligten Regionen gesammelt und ausgewertet, um die Ergebnisse danach auf neue Projekte zu übertragen. Die transnationale Zusammenarbeit bei der Technologieentwicklung und beim Aufbau von Wertschöpfungsketten wird beispielsweise im Rahmen von Konferenzen und Workshops unterstützt. Schließlich werden mittels Roadshows und durch Politikempfehlungen Verbraucher, Politik und Verwaltung über Elektromobilität informiert.





„INTERREG-Projekte wie TransBaltic machen die Zusammenarbeit von Wissenschaft und Logistikwirtschaft möglich, um Verkehrsprobleme zu erkennen und anzugehen.“

Prof. Dr.-Ing. Heike Flämig
TU Hamburg-Harburg, Institut für Verkehr und Logistik

14

zusammengetan, um sich schlagkräftiger für deren Realisierung einzusetzen. Der erste Schritt hierzu ist eine vorliegende Machbarkeitsstudie, die im Rahmen des RoCK-Projekts erstellt wurde.

Umsetzung wichtiger Schlüsselmaßnahmen durch Pilotinvestitionen

Investive Maßnahmen spielen im Unterschied zu anderen Förderprogrammen der europäischen Strukturpolitik bei INTERREG eine eher untergeordnete Rolle. Trotzdem können in einigen hier betrachteten Projekten Schlüsselinvestitionen getätigt werden.

Dem Leitbild der Stadtentwicklung 2020 für Bremen entsprechend soll Carsharing zukünftig eine wichtige Rolle im Mobilitätsverbund spielen: Es soll zugleich den Umweltschutz unterstützen wie auch die Lebensqualität für die Bewohnerinnen und Bewohner verbessern. Durch INTERREG

konnte die Umsetzung des Carsharing-Konzepts mit der Einrichtung weiterer „mobil.punkte“ vorangetrieben werden; beispielsweise wurden Lücken im Stationsnetz geschlossen. Dank INTERREG blieb dieser Erfolg nicht auf Bremen beschränkt. Der „CARE-North“-Projektpartner Aberdeen hat Carsharing neu eingeführt, weil hierzu durch „CARE-North“ der politische Rahmen geschaffen wurde.

Durch das Projekt „Ticket to Kyoto“ erhält Bielefeld die finanziellen Möglichkeiten, um die energiesparende Erneuerung von Weichenheizungen der Stadtbahn anzugehen. Weichenheizungen gewährleisten bei Frost die Funktionsfähigkeit und einen zuverlässigen Betrieb der Stadtbahn. Gleichwohl verbrauchen Weichenheizungen so, wie sie bisher technisch realisiert wurden, zu viel Energie, wenn allein die Außentemperatur berücksichtigt wird. Zusätzliche Feuchtigkeits-



TransBaltic – Towards an integrated transport system in the Baltic Sea Region: Ein integriertes Verkehrssystem im Ostseeraum

Kooperationsraum: Ostseeraum
Förderzeitraum: INTERREG IV B; Juni 2009 bis Dezember 2012
Lead Partner: Skåne Region (SE)
Deutsche Projektpartner: Hamburg Port Authority; maritimes kompetenzzentrum e.V.;
Technische Universität Hamburg-Harburg (TUHH)

www.transbaltic.eu

In der EU-Ostseestrategie wird als zentrales Handlungsfeld hervorgehoben, die internen und externen Verkehrsverbindungen zu verbessern: Angesichts der Lage am Außenrand des wirtschaftlichen Zentrums Europas und der Bedeutung des Außenhandels kann die Wirtschaft nur wachsen, wenn die Infrastruktur für Verkehrsströme in den Ostseeraum und innerhalb der Region sehr leistungsfähig ist. Gleichzeitig stellt gerade die Ostsee ein empfindliches Ökosystem dar. Daher sind bei der Entwicklung von Verkehrsinfrastrukturen auch Umweltaspekte zu berücksichtigen. Entsprechend zielt das Projekt „TransBaltic“ – ein großes Projektkonsortium aus regionalen Behörden, Forschungs- und Bildungseinrichtungen – darauf ab, auf regionaler Ebene Anreize für ein umfassendes multimodales Verkehrssystem im Ostseeraum zu schaffen.

Aufgrund ungleicher Warenströme fallen in den Häfen des Ostseeraums besonders viele Container an, die ihre Rückreise ohne Ladung antreten müssen – ein Problem mit hohen volkswirtschaftlichen und ökologischen, aber auch einzelwirtschaftlichen Kosten. Im Rahmen einer Befragung bei Logistikunternehmen, Reedern und Terminalbetreibern im Ostseeraum hat die TU Hamburg-Harburg erstmals belastbare Daten zum Leercontainermanagement ermittelt und die Erfahrungen zu möglichen Lösungen ausgewertet. IuK-Lösungen (z.B. sog. Virtual Container Yards), gezielte Management- und Organisationsinstrumente (z.B. Netzwerkdesign von Leercontainerdepots), aber auch der Einsatz neuer Technologien (z.B. Faltcontainer) sind diskutierte und teilweise bereits umgesetzte Lösungsansätze. Im Rahmen von Fallstudien, etwa im Hamburger Hafen, sollen diese Einblicke weiter in der Praxis vertieft werden.

Eine wichtige Voraussetzung für leistungsfähige Transportkorridore sind transnationale Standards in der Ausbildung von Fach- und Führungskräften. Daher werden in einem Projektbaustein unter deutscher Leitung Fortbildungsmethoden für ein Kompetenzmanagementsystem für die Hafenlogistik erarbeitet.

Die Einzelergebnisse des Projekts – darunter auch Verkehrsprognosen und Szenarien für wichtige europäische Transportkorridore, Machbarkeitsstudien und Businesspläne für Pilotprojekte – werden in einem gemeinsamen Aktionsplan zusammenfließen.

sensoren können die Notwendigkeit der Einschaltung prüfen. Es besteht daher Handlungsbedarf, diese lange nicht im Fokus stehende technische Umrüstung vorzunehmen. Entsprechend werden in Bielefeld neue Sensorsysteme installiert.

Grundlage für gezielten Fördermitteleinsatz und private Folgeinvestitionen

INTERREG-Projekte schaffen vielfach die notwendigen Voraussetzungen für ein stärkeres öffentliches und privates finanzielles Engagement, beispielsweise indem Studien finanziert werden. Im Zuge des „RoCK“-Projekts wurde in Aachen die Machbarkeitsstudie für eine Campusbahn beauftragt. Diese ist eine folgerichtige Ergänzung des „RoCK“-Teilprojekts zur Einrichtung einer Intercity-Verbindung zwischen Eindhoven und Aachen. Die Campusbahn verknüpft den geplanten Intercity-Halt im Bahnhof Aachen-West mit Hochschul- und Klinikstandorten. Durch die Machbarkeitsstudie konnten die Systementscheidung getroffen und das Thema Stadtbahn in Aachen erneut auf die politische Tagesordnung gesetzt werden – mit guten Perspektiven für eine Realisierung.

Im Rahmen des „iTransfer“-Projekts werden Potenziale für den Schiffsverkehr auf der Weser sowie für Schiffsverbindungen nach Helgoland ermittelt. Wenn die Ergebnisse positiv ausfallen, sind die Aussichten gut, dass private Schiffsbetreiber diese Verbindungen aufnehmen oder bestehende Angebote weiterentwickeln.

Den Güterverkehr auf Bahn und Schiff zu verlagern, fördert nicht nur die Nachhaltigkeit im Verkehr, sondern bietet auch neue Geschäftsmöglichkeiten. Doch oftmals fehlen belastbare Prognosen zu Güteraufkommen oder Verladekapazitäten. INTERREG-Projekte tragen vielfach dazu bei, im Rahmen von Machbarkeitsstudien solche Geschäftspotenziale für neue Logistikdienstleistungen auszuloten und durch die Vernetzung von Industrie und Verkehrswirtschaft Pilotinvestitionen anzustoßen. Die Kooperation erlaubt auch die Realisierung von Größenvorteilen. Durch die enge Zusammenarbeit zwischen Industrie, Terminalbetreibern und Bahnunternehmen konnten in verschiedenen Projekten die Bedarfe gebündelt werden – in der Summe ergab sich daraus eine ausreichende Nachfrage für neue, umweltfreundlichere Schienenverkehrsangebote. So wurden im Projekt „TRANSITECTS“ neue Verbindungen über die Alpen gestartet.

Hafen Rostock: Neue Infrastrukturen für umweltfreundlichen Schiffsverkehr (Projekt Clean Baltic Sea Shipping)



Mit verschiedenen Fachprogrammen wie TEN-V und Marco Polo II unterstützt die EU neue Angebote mit dem Ziel, den Güterverkehr auf Bahn und Schiff zu verlagern und die dafür notwendigen Infrastrukturen zu schaffen. Im Rahmen des Projekts „StratMoS“ wurde ein Werkzeugkasten erarbeitet, um die Antragstellung für das Förderprogramm „Motorways of the Sea“ zu erleichtern. Durch die Aktivitäten zur Stärkung eines Ostsee-Adria-Korridors im Projekt „Scandria“ konnte der Förderantrag für den Ausbau der Fährverbindung Rostock-Gedser als Teil der „Meeresautobahnen“ erfolgreich unterstützt werden. Damit gelang es, eine Lücke auf der Achse Berlin-Kopenhagen zu schließen.

Entwicklung von Standards

Damit Verkehrsnetze und -systeme auch über Grenzen unkompliziert funktionieren, müssen möglichst gleiche rechtliche, technische und soziale Standards vereinbart werden. Durch eine solche Interoperabilität in rechtlichen, organisatorisch-technischen und sozialen Fragen können Systembrüche an Zuständigkeitsgrenzen verhindert werden. Für den transnationalen Verkehr von Gefahrgütern – etwa aus der Chemieindustrie – sind beispielsweise unterschiedliche Vorschriften zur Säuberung von Güterwagen ein Problem, insbesondere über die EU-Außengrenzen hinweg. Im Rahmen des Projekts „ChemLog“ fand daher eine Abgleichung entsprechender Vorschriften statt. Dadurch lassen sich Leertransporte vermeiden, weil am Zielort nun konforme Reinigungsverfahren gewährleistet werden können.



„Für Sachsen-Anhalt als einen der bedeutendsten Chemiestandorte in Europa bot das Projekt ChemLog eine gute Gelegenheit, mit unseren Partnern Wege für eine nachhaltigere Güterlogistik zu entwickeln und damit auch die transnationalen Wirtschaftsbeziehungen zu stärken.“

Prof. Dr. Birgitta Wolff

Ministerin für Wissenschaft und Wirtschaft des Landes Sachsen-Anhalt

16

Ressourceneffizienz und Klimaschutz sind wichtige Aspekte nachhaltiger Mobilität. Auch wenn der ÖPNV in Bezug auf diese Aspekte grundsätzlich gut abschneidet – es gibt noch Verbesserungsmöglichkeiten, die die höhere Umweltverträglichkeit des ÖPNV auch langfristig sichern und die in den Verkehrsunternehmen noch nicht immer und überall wahrgenommen werden. Ein Beispiel dafür ist die Ruheenergie, d.h. der Energiebedarf der Infrastruktur, ohne dass ein Fahrzeug gefahren ist und auch nur ein Fahrgast befördert wurde. Unter anderem hier sollen die unter „Ticket to Kyoto“ verfolgten Vorhaben – etwa energiesparende Beleuchtung von Straßenbahnstationen und eine Optimierung der Weichenheizungen – ansetzen. Im Rahmen des Projekts werden gemeinsame Standards für die CO₂-Emissionen im öffentlichen Verkehr entwickelt. Sie werden es auch erlauben, im Rahmen einer CO₂-Bilanzierung die Erfolge dieser Maßnahmen zu messen.

Harmonisierte Umsetzung von Richtlinien

Im Rahmen verschiedener internationaler Übereinkommen haben sich die Ostseeanrainer auf strengere Grenzwerte zur Luft- und Gewässerreinigung verpflichtet. Dies betrifft beispielsweise die Stickstoff- und Schwefelemissionen aus der Schifffahrt. Im Rahmen des Projekts „Clean Baltic Sea Shipping“ werden mit der Landstromversorgung und mit Abwasseranlagen in Häfen sowie dem Einsatz von Flüssiggas als umweltfreundlichem Treibstoff wichtige Mittel und Wege für die Umsetzung dieser Umweltrichtlinien pilothaft erprobt. So stärkt das Projekt auch das Anliegen der EU-Ostseestrategie, den Ostseeraum zur „Modellregion für saubere Schifffahrt“ zu machen.

Die Mündungen von Elbe, Weser und anderer europäischer Flusssysteme sind Heimat und Durchzugsort vieler Vogelarten, deren Rastplätze durch EU-Richtlinien geschützt sind. Allerdings



Chemical Logistics Cooperation in Central and Eastern Europe (ChemLog): Entwicklung eines mittel- und osteuropäischen Netzwerkes der Chemie-logistik

Kooperationsraum: Mitteleuropa
Förderzeitraum: INTERREG IV B; Oktober 2008 bis September 2009
Lead Partner: Ministerium für Wissenschaft und Wirtschaft des Landes Sachsen-Anhalt
Deutsche Projektpartner: isw Institut für Strukturpolitik und Wirtschaftsförderung gemeinnützige GmbH;
Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt

www.chemlog.de

In der Chemieindustrie machen Logistikkosten einen großen Anteil der Produktionskosten aus. Einige Chemiestandorte haben in Mitteleuropa durch ihre Inlandslage vielfach Wettbewerbsnachteile – etwa im Vergleich zu solchen entlang des Rheins. Derzeit werden in Mitteleuropa noch rund 90 Prozent des Verkehrsaufkommens auf der Straße abgewickelt. In der Verlagerung auf Schiff und Schiene liegt ein großes Potenzial, den Transport von Chemiegrundstoffen und -produkten effizienter, umweltfreundlicher und sicherer zu gestalten.

Im Projekt „ChemLog“ erarbeitete ein Netzwerk aus Behörden, Industrieverbänden und Forschungseinrichtungen aus Deutschland, Österreich, Polen, der Slowakei, Tschechien und Italien Bedarfsanalysen zu Logistikeinrichtungen und -dienstleistungen für die Chemieindustrie. Dabei wurden „gute Beispiele“ aus den beteiligten Ländern aufbereitet und Machbarkeitsstudien zur Vorbereitung von Investitionen in transnationale Logistikeinrichtungen (Pipelines, intermodale Einrichtungen, Binnenschifffahrtswege und Schienenwege) erstellt.

Für Chemieunternehmen in Sachsen-Anhalt bieten die wirtschaftlichen Verflechtungen mit Russland enorme Chancen. So wurde in einer Studie untersucht, wie sich der intermodale Transport von Chemiegütern entlang des paneuropäischen Korridors Berlin-Moskau verbessern lässt. Durch die aktive Mitwirkung wichtiger Chemieunternehmen und Logistikdienstleister gelang es erstmals, das zukünftige Güteraufkommen und die Verladepotenziale solide zu prognostizieren. Dadurch wurde auch eine engere Kooperation zwischen den regionalen Terminalbetreibern angestoßen.

In einem Strategie- und Aktionsplan für Chemie-logistik-Projekte wurden auch Forderungen an die nationale und die europäische Politik formuliert. Geplant sind der Aufbau einer gemeinsamen Umsetzungsstruktur (Chemie-logistiknetzwerk für Mitteleuropa) und ein Folgeprojekt, in dem erstmals Möglichkeiten der Nachverfolgung von Gütern praktisch erprobt werden.

wandeln sich diese Ströme durch Ebbe und Flut laufend, und bauliche Eingriffe sind unvermeidbar, um die Funktionsfähigkeit für Schifffahrt und Hochwasserschutz sicherzustellen. Im Projekt „TIDE“ werden daher im Zusammenwirken von Hafenverwaltungen, Umweltbehörden und Forschungseinrichtungen die Grundlagen für ganzheitliche Bewirtschaftungskonzepte erarbeitet. Diese sollen die ökologischen, ökonomischen und sozialen Belange an diesen Strömen besser in Einklang bringen und damit auch zu einem dynamischeren Verständnis von Schutzgebieten beitragen.

Unterstützung der Bewusstseinsbildung in Politik und Gesellschaft

INTERREG-Projekte können dazu beitragen, das Problembewusstsein in einer Stadt oder Region

zu schärfen. Die „euregiobahn“ – eine Regionalbahn im Großraum Aachen – wirbt großflächig für die Intercity-Verbindung von Aachen nach Eindhoven, womit der Projektgedanke in die Region getragen wird. Im Rahmen der Projekte „BAPTS“ und „Ticket to Kyoto“ wird in Bielefeld mit verschiedenen Marketingaktionen für den Umstieg auf Busse und Bahnen geworben, u.a. mit einer City-Lights-Kampagne. Ein Bus mit den Namen der „Ticket to Kyoto“-Partnerstädte ruft die europäische Dimension des Projekts ins Bewusstsein.

Beim Projekt „Ticket to Kyoto“ ist die gute lokale Verankerung sowohl in der Kommunalpolitik als auch innerhalb des Partnerunternehmens – der moBiel GmbH – hervorzuheben. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter identifizieren sich mit

Baltic.AirCargo.Net – Improvement of the air cargo transport sector by service oriented ICT-methods and processing logistic network: Stärkung der regionalen Flughäfen im Ostseeraum durch gemeinsames Luftfrachttransportinformationssystem

Kooperationsraum:	Ostseeraum
Förderzeitraum	INTERREG IV B; Juni 2010 bis September 2013
Lead Partner:	Hochschule Wismar, University of Applied Sciences, Technology, Business and Design
Deutsche Projektpartner:	Forschungsverbund High Competence Network – HCN e.V.; Stadt Laage, Flughafen Rostock-Laage; Landkreis Parchim, Flughafen Schwerin-Parchim

www.balticaircargo.net

Trotz gut ausgebauter regionaler Flughäfen gibt es im Ostseeraum, bis auf wenige Ausnahmen, keine international bedeutsamen Luftfrachtverbindungen. Informationsengpässe und mangelnde Kooperation zwischen den regionalen Flughäfen führen mitunter zu nicht ausgelasteten Frachtraumtransporten. Im Projekt „Baltic.AirCargo.Net“ arbeiten daher universitäre Einrichtungen, öffentliche Verwaltungen, Vereine aus Deutschland, Estland, Finnland, Großbritannien, Lettland, Litauen, Polen, Schweden und Weißrussland zusammen an der Entwicklung eines Prototyps für ein gemeinsames IT-gestütztes Luftfrachttransportinformationssystem sowie an der Verbesserung der Vernetzung der regionalen Akteure im Luftfrachtsektor. Ziel ist es, die Transporteffizienz der regionalen Flughäfen zu steigern und den Ostseeraum besser an den internationalen Luftfrachtverkehr anzubinden. Im Rahmen der Projektarbeit soll das IT-System zunächst an ein bis zwei regionalen Flughäfen in der Praxis getestet werden.

Die Bündelung der Kapazitäten kleiner regionaler Logistikunternehmen soll deren Marktposition stärken und damit auch wirtschaftliche Impulse für das jeweilige Hinterland setzen. Das entsprechend Bedarf und Interessen der lokalen Unternehmen entwickelte IT-Transportsystem soll auch zu einer Verbesserung der Informationsflüsse zwischen den Cargo-Anbietern und den zuliefernden Lkw-Verkehren führen. In Verbindung mit der Weiterentwicklung neuer Feeder-Verkehrskonzepte unterstützt das Projekt das „Flying-Truck-Konzept“ – also einen Luftfrachtersatzverkehr zwischen Flughäfen, der eine Verlagerung des Gütertransports aus der Luft auf die Straße darstellt und als Grundlage für eine bessere Integration regionaler Flughäfen in den internationalen Luftfrachtmarkt genutzt werden kann.

Im Austausch auch mit assoziierten Partnern wie mehreren Flughafenbetreibern werden im Rahmen des Projekts „Guidelines“, Sicherheitskonzepte, Entwicklungsszenarien und Marketingstrategien für regionale Flughäfen erarbeitet. Darüber hinaus wird eine Kooperationsplattform für die engere Zusammenarbeit zwischen regionalen Flughäfen im Ostseeraum etabliert.





„TRANSITECTS bringt neue Angebote für den umweltfreundlichen Transport von Gütern über die Alpen auf der Schiene.“

Judith Artmann

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

18

dem Projekt, und es wird in der Öffentlichkeitsarbeit mit der Klimakampagne der Stadt Bielefeld verknüpft. Nicht zuletzt durch eine öffentlichkeitswirksame Konferenz des Projekts in Bielefeld erlangte es dort eine hohe Aufmerksamkeit; die Bürgerinnen und Bürger nehmen „Ticket to Kyoto“ mittlerweile als europäisches Projekt wahr.

Im Fokus des „RoCK“-Projekts stehen Verbesserungen bei grenzüberschreitenden Verbindungen des schienengebundenen Regionalverkehrs. Die britischen, französischen, niederländischen und deutschen Projektpartner ermittelten Defizite und Handlungsschwierigkeiten bei der Entwicklung von grenzüberschreitenden Angeboten. Die besonderen Herausforderungen, die es bei der Einrichtung grenzüberschreitender Schienenverkehrsverbindungen zu beachten gilt, wurden in einer gemeinsamen Studie am Beispiel der

Situation im Dreiländereck von Belgien, Niederlande und Deutschland aufgezeigt. Adressat der Studie ist die Europäische Kommission; ihr werden aus der Praxiserfahrung heraus Handlungsvorschläge unterbreitet. In der Studie wird beispielsweise die Problematik der unterschiedlichen Organisationsformen im Bahnsektor der drei Länder mit Blick auf die Zuständigkeit für die Infrastruktur und die Verantwortung für die Angebote aufgegriffen – die Neueinrichtung grenzüberschreitender Personenverkehre auf der Schiene wird durch die Unterschiede zu einem kommunikativ anspruchsvollen Unterfangen. Die Europäische Kommission solle – so schlagen die Verfasser der Studie vor – über Richtlinien oder Verordnungen die grenzüberschreitende Perspektive bei zukünftigen Ausschreibungen von Verkehrsleistungen obligatorisch machen.

TRANSITECTS – Transalpine Transport Architects: Verbesserung intermodaler Lösungen für den transalpinen Güterverkehr

Kooperationsraum: Alpenraum
Förderzeitraum: INTERREG IV B; Juli 2009 bis Juni 2012
Lead Partner: Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung (DV) e.V.; LKZ Prien GmbH (Projektmanagement)
Deutsche Projektpartner: Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg; Regionalverband Donau-Ilser; Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH (WRS)

www.transitects.org

Der Alpenraum birgt einige der Engpässe des europäischen Verkehrsnetzes. Dabei steigt das Güterverkehrsaufkommen auf der Straße in diesem bereits überlasteten Raum stetig. Gefordert sind daher Maßnahmen, die zu einer Verkehrsverlagerung führen. Dafür sollen die vorhandene transalpine Schienengüterverkehrsinfrastruktur optimiert und ihre Effizienz gesteigert werden.

Im Projekt „TRANSITECTS“ arbeiten Verwaltungen, Unternehmen, ein Verein und ein Forschungsinstitut aus Deutschland, Italien, Österreich und Slowenien zusammen – ihr Ziel: die alpenquerenden Schienenkapazitäten optimal auszunutzen und alternative Routen für Güterverkehrsströme durch Ostösterreich und Ungarn zu prüfen. Aufbauend auf dem Projekt „AlpFRail“ – dort wurden bereits Grundlagen für den schienengebundenen Alpenverkehr erarbeitet – erstellen die Partner Wirtschaftspläne und zeigen Möglichkeiten für zusätzliche intermodale Güterverkehrsverbindungen auf – so beispielsweise für die Verbindung von Trento nach Landsberg. Intermodale Knotenpunkte sollen so ausgestaltet werden, dass „die Schiene“ für den Logistikmarkt attraktiver wird. Geprüft wird beispielsweise, einen sogenannten Dry Port in Österreich einzurichten. Dort könnten Güter aus verschiedenen adriatischen Häfen gebündelt und für den Weitertransport neu zusammengeführt werden.

Um Verladetechniken besser zu harmonisieren – das Thema soll auch in einem Nachfolgeprojekt aufgegriffen werden –, entwickelt ein Logistikunternehmen bereits eine Technik, die einfach, kostengünstig und ohne politische Förderung umsetzbar ist. Die Grundlage hierfür bildete eine im Rahmen von „TRANSITECTS“ durchgeführte Analyse.

Das von den Partnern entwickelte Umwelt-Monitoring-Modell – es misst das Emissionseinsparungspotenzial aller Verbindungen – bietet den Logistikunternehmen die Chance, sich durch die Umweltverträglichkeit ihrer Produkte zu profilieren, wenn sie ihren Gütertransport auf die Schiene verlagern.

Das Projekt kooperiert mit den INTERREG IV B-Partnerprojekten „Scandria“ und „SoNorA“, um den Nord-Süd-Güterverkehrskorridor von der Ostsee bis zur Adria zu optimieren.



3.2 Transnationale Strategien und Strukturen

Mobilität und Verkehr weisen viele transnationale Bezüge auf: Staatenübergreifende Verkehrsströme benötigen die richtigen Straßen- oder Schieneninfrastrukturen oder passende Seeverkehrsangebote, die transnational geplant und koordiniert werden müssen. Die hier betrachteten INTERREG-Projekte machen es deutlich: Der räumliche Zuschnitt der Kooperationsräume ist oftmals eine gute Basis, um solche Fragen anzugehen. Im Unterschied zu Fachprogrammen der Verkehrspolitik berücksichtigen INTERREG-Projekte die Perspektiven einer integrativen Raumentwicklung. So werden die vielfältigen Wechselwirkungen von Verkehrsinfrastrukturen und -angeboten mit Raum, Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt oftmals mitberücksichtigt und -bearbeitet.

Entwicklung transnationaler Verkehrskorridore

Mit den Transeuropäischen Verkehrsnetzen (TEN-V) hat die EU wichtige Straßen- und Schieneninfrastrukturen, Flughäfen, aber auch „Meeresautobahnen“ identifiziert und ein entsprechendes Förderprogramm aufgelegt. Wie oben dargestellt, tragen INTERREG-Projekte dazu bei, regionale und nationale Planungen sowie Investitionen in diese Infrastrukturen abzustimmen, oder sie initiieren neue, umweltfreundlichere Verkehrsangebote entlang dieser Strecken – beispielsweise Bahn- und Schiffsverbindungen, die mit der Straße konkurrenzfähig sind.

Transnationale Projekte wie „Scandria“ oder „SoNorA“ erweitern mit ihrem Korridoransatz die Entwicklung großräumiger Verkehrsverbindungen um Aspekte der Regionalentwicklung. So werden entlang des Ostsee-Adria-Korridors neue wirtschaftliche Impulse gesetzt, indem Städte und Regionen in diese transeuropäischen Verkehrsnetze eingebunden werden. Ein Beispiel hierfür ist das Teilprojekt „HUB 53/12“ – das Logistiknetz Güstrow–Prignitz–Ruppin nordwestlich von Berlin. Durch die Sicherung und den Ausbau der regionalen Schieneninfrastruktur positioniert sich diese Region als „Bypass“ zwischen großen Verkehrsstrecken, eröffnet neue Transport- und Geschäftsmöglichkeiten und steigert ihre Attraktivität für Neuansiedlungen.

Projekt TRANSITECTS: Intelligente Verknüpfung von Straße und Schiene



Auch technologische Innovationen für den Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeugtechnologien und eine bessere Verknüpfung zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern werden in diesen Korridorprojekten erprobt. Dazu haben sich Projekte wie „Scandria“ dem „Green Corridor“-Konzept¹³ verschrieben – dieses soll nach aktuellen Planungen der EU in den nächsten Jahrzehnten zum Standard werden.

Transnationale Verkehrsstrategien

Ein wichtiges Anliegen von Akteuren in Projekten, die sich für die Entwicklung von Verkehrskorridoren engagieren, ist es, gemeinsame Strategien zu erarbeiten. Dabei geht es darum, erforderliche politische Rahmensetzungen zu skizzieren, aber auch Möglichkeiten für neue Verkehrs- und Investitionsnotwendigkeiten aufzuzeigen.

Mehrere INTERREG-Projekte brachten ihre Expertise im Rahmen von Anhörungen und Beratungen über die Weiterentwicklung der europäischen Verkehrspolitik ein, etwa im Zuge der Diskussion um die Weiterentwicklung der TEN-V-Verordnung – durchaus mit Erfolg: Mittlerweile hat die EU in ihrem Konzept für die Entwicklung der Transeuropäischen Verkehrsnetze die Korridoridee erneut aufgegriffen.¹⁴

Neue und dauerhafte transnationale Strukturen

Eine neue Form der Zusammenarbeit zwischen INTERREG-Projekten im Bereich Mobilität und Verkehr wurde in mehreren Kooperationsräumen durch die Vernetzung in sogenannten Clusterprojekten geschaffen. So liefern die Ergebnisse

¹³ Das Konzept der Grünen Korridore wurde erstmals im Jahre 2007 in der Mitteilung der Europäischen Kommission „Aktionsplan für Logistik im Güterverkehr“ vorgestellt. Verschiedene Verkehrsarten wie Eisenbahn- und Straßenverkehr sowie die Kurzstrecken-Seeschifffahrt und die Binnenschifffahrt sollen sich gegenseitig so ergänzen, dass der Güterverkehr auf den wichtigsten Verkehrswegen in der EU effizienter und der negative Einfluss des Verkehrs auf die natürliche Umwelt minimiert wird.

¹⁴ Vgl. auch Kapitel 4.



„Im Projekt Scandria arbeiten Politik, Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft fachübergreifend zusammen, um nachhaltige und intelligente Verkehrslösungen für den Korridor zwischen Skandinavien und der Adria zu entwickeln.“

Horst Sauer

Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg

20

des „BAPTS“-Projekts zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs einen Baustein für das Clusterprojekt „SYNAPTIC“. Dieses verknüpft – mit Blick auf die Ansprüche der gesamten „Reisekette“ – vier INTERREG-Projekte des Kooperationsraums Nordwesteuropa, die einen jeweils unterschiedlichen räumlichen Fokus haben. Durch diese Kooperation gewinnen die Projektergebnisse an Sichtbarkeit – auch gegenüber der nationalen und europäischen Politik.

Aus transnationalen Verkehrsprojekten können sich dauerhafte Strukturen der Zusammenarbeit entwickeln. So ist beispielsweise im Projekt „ChemLog“ geplant, die Kooperation der mittlereuropäischen Chemieregionen in einem Chemie-

logistik-Netzwerk zu institutionalisieren und auf diese Weise die bisherigen Projektaktivitäten fortzuführen.

Umsetzung makroregionaler Strategien

Als Makroregionen werden im europäischen Kontext Teilräume bezeichnet, die zusammenhängende Gebiete mehrerer Staaten umfassen und durch gemeinsame Merkmale wie Herausforderungen gekennzeichnet sind.¹⁵ Für den Ostseeraum und für den Donaauraum wurden in den letzten Jahren zwei makroregionale Strategien erarbeitet. In ihnen werden geeignete Maßnahmen für eine nachhaltige Umwelt sowie eine optimale wirtschaftliche und soziale Entwicklung dieser Großregionen formuliert. Dabei werden

¹⁵ Vgl. Görmar, Wilfried (2010): Makroregionale Strategien: eine neue Dimension europäischer Zusammenarbeit?, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 8.2010, S. 577–589.



Scandria – Scandinavian-Adriatic Corridor for Growth and Innovation: Stärkung des Raumentwicklungskorridors von der Ostsee bis zur Adria

Kooperationsraum:	Ostseeraum
Förderzeitraum:	INTERREG IV B; Juni 2009 bis September 2012
Lead Partner:	Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg
Deutsche Projektpartner:	Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern; Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung (DV) e.V.; Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen Berlin; Technische Hochschule Wildau (FH); Fontanestadt Neuruppin; Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH (HERO)

www.scandriaproject.eu

In der „Berliner Erklärung“ von 2007 bekannten sich die ostdeutschen Minister für Raumordnung zur Entwicklung des Ostsee-Adria-Korridors. Mit seinem Ziel, eine multimodale Nord-Süd-Verkehrsachse als Kern eines Raumentwicklungskorridors von Skandinavien über die Ostseehäfen Rostock und Saßnitz bis zur Adria zu stärken, knüpft das Projekt „Scandria“ hieran an. Angesichts eines steigenden Güterverkehrsaufkommens sollen Verkehrsströme von den traditionellen Korridoren im Westen über den Atlantikbogen in den Ostsee-Adria-Korridor gelenkt werden. Hierfür gilt es, die Effizienz des kombinierten Schienengüterverkehrs und des Seetransports zu steigern und konkurrenzfähige Wirtschaftsräume an Nord-Süd-Knotenpunkten zu schaffen. Die Kapazitäten verfügbarer Verkehrsinfrastrukturen sollen optimiert, die Realisierung geplanter Infrastrukturvorhaben gefördert und verbesserte Logistiklösungen in enger Kooperation mit Wirtschaftspartnern entwickelt werden.

In dem Projekt arbeiten Verwaltungen, Forschungsinstitute, Organisationen, eine Stiftung und ein Verein aus Dänemark, Deutschland, Finnland, Norwegen und Schweden gemeinsam mit den Korridorprojekten „SoNorA“ (Mitteleuropa) und „TRANSITECTS“ (Alpenraum) daran, die strategische Korridororientierung nationaler Transportverkehrspolitik und Verkehrsinvestitionen über drei INTERREG-Kooperationsräume hinweg zu verwirklichen. Welchen Einfluss die Projektarbeit auf europäischer Ebene bereits entfaltet, zeigt sich etwa bei der Überarbeitung der europäischen Verkehrsnetze: So ist der Hafen Rostock nun ein Knoten des geplanten Kernnetzes.

Machbarkeitsstudien im Rahmen von „Scandria“ haben dazu beigetragen, dass die Güterverkehrsstrecke Neuruppin-Neustadt durch die Initiative „HUB 53/12“ – ein Logistikprojekt mit dem Ziel, die Lücke auf der Schienenverbindung zwischen den Ostseehäfen und Berlin zu schließen – wieder in Betrieb genommen wurde.

Durch Unterstützung bei der Förderantragsstellung wird nun der Ausbau der Fährverbindung zwischen Rostock und Gedser im Rahmen des „Motorways of the Sea“-Programms kofinanziert. Diese Verbindung durch neue „Superfähren“ leistungsfähiger zu machen – angestrebt sind nahezu eine Verdoppelung der Transportkapazität und eine hohe Taktfrequenz – und gleichsam zu einer „schwimmenden Brücke“ auszubauen, gilt als bedeutender „Lückenschluss“ im Ostsee-Adria-Korridor.

jeweils auch die Themenfelder Mobilität und Verkehr aufgegriffen.

Transnationale INTERREG-Projekte in den betreffenden Kooperationsräumen leisten – teils mit explizitem Bezug – Beiträge zur Umsetzung dieser makroregionalen Strategien. Das Projekt „Clean Baltic Sea Shipping“ versteht sich als Plattform, um den Anspruch der EU-Ostseestrategie einzulösen, den Ostseeraum zu einer Modellregion für saubere Schifffahrt zu entwickeln. Das Projekt „TransBaltic“ unterstützt mit seinen Maßnahmen das Ziel, in diesem Raum die Verkehrsverbindungen nach innen und außen zu verbessern. Eine Verknüpfung zwischen Ostsee- und Donaustategie ist durch die enge Kooperation der beiden Projekte „Scandria“ (Ostseeraum) und „SoNorA“ (Mitteleuropa) gegeben.

3.3 INTERREG-Projekte als Bausteine lokaler Verkehrspolitik

Die Projekte, die in dieser Veröffentlichung dargestellt werden, zeigen beispielhaft die themati-

sche Bandbreite und die vielfältigen Ergebnisse der transnationalen Zusammenarbeit von Kommunen und Regionen. Dabei gilt: INTERREG-Projekte können dort am meisten bewegen, wo sie mit lokalen Strategien und Ansätzen verknüpft sind. Drei kurze Fallstudien sollen zeigen, wie die Projektarbeit in europäischen Netzwerken die Verkehrspolitik vor Ort bewegen kann. Die durch INTERREG geförderten Projekte und Studien hängen nicht gleichsam in der Luft, sie sind vielmehr wichtige Bausteine für die Verkehrspolitik in Städten und Regionen. Die INTERREG-Förderung eröffnet Handlungsspielräume, um Strategien zu forcieren.

Bielefeld – Interesse an INTERREG geweckt

Die Stadt Bielefeld beteiligt sich aktuell an zwei transnationalen INTERREG-Projekten im Themenfeld Verkehr und Mobilität: „BAPTS“ und „Ticket to Kyoto“. Das im Jahr 2008 gestartete „BAPTS“-Projekt ist Bielefelds erste INTERREG-Beteiligung. Trotzdem hat die Stadt gleich die Funktion des Lead Partners übernommen.

CleanShip – Clean Baltic Sea Shipping: Förderung des „sauberen“ Schiffsverkehrs

Kooperationsraum:	Ostseeraum
Förderzeitraum:	INTERREG IV B; Juni 2010 bis September 2013
Lead Partner:	Port of Trelleborg (SE)
Deutsche Projektpartner:	Baltic Energy Forum e.V. (BEF); Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU); Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH (HERO); Stadtwerke Lübeck GmbH; Baltic Sea Forum e.V. (BSF)

www.clean-baltic-sea-shipping.eu

Mit Inkrafttreten verschiedener transnationaler und internationaler Abkommen gelten für die Ostsee bald strenge Grenzwerte für Schadstoffemissionen, beispielsweise zum Schwefelgehalt flüssiger Kraft- und Brennstoffe. Schiffsbauer, Reeder und Hafenbetreiber sind daher gefordert, alternative Möglichkeiten der Energieversorgung zu entwickeln und flächendeckend einzuführen.

Im Projekt arbeiten Verwaltungen, Nichtregierungsorganisationen, Unternehmen und Forschungsinstitute aus Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Lettland, Litauen, Norwegen, Polen und Schweden zusammen an der Angleichung, Harmonisierung und breiten Umsetzung einer Infrastruktur, die Schiffe mit Flüssigerdgas (LNG = engl. Liquefied Natural Gas) und mit Landstrom versorgt. Die Projektaktivitäten sollen insgesamt die Region im Sinne der EU-Ostseestrategie als Modellregion für saubere Schifffahrt positionieren.

Zu dem Projekt gehören verschiedene Pilotvorhaben. So untersucht die Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH aktuell in einer Machbarkeitsstudie unterschiedliche technische Lösungen für die Versorgung der Schiffe mit Flüssigerdgas. Ein wichtiger Aspekt ist der Austausch der Hafenbetreiber im Hinblick auf eine ostseeweite Standardisierung der Infrastruktur für Landstromanschlüsse – hierfür gibt es bis heute nur Einzellösungen.

Die Projektpartner sind ein aktiver Teil der Ostseekonferenz, sie bilden ein politisches Komitee und fordern politische Unterstützung und Anreize für eine flächendeckende Einführung der Versorgung mit Flüssigerdgas. In der „Baltic Clean Sea Shipping Strategy“ legen die Partner ihre Ziele und Empfehlungen für einen „sauberen“ Schiffsverkehr fest.





„Unsere Fahrgäste wollen attraktive grenzüberschreitende Verkehrsangebote und die dazu passenden Tarife. Im Projekt RoCK entwickeln wir Lösungen, damit auch das elektronische Ticket auf beiden Seiten der Grenze funktioniert.“

Andreas Warnecke

Leitung der Euregionalen Koordinierungsstelle für Bus & Bahn beim Aachener Verkehrsverbund

22

Die Teilnahme an „BAPTS“ war für Bielefeld eine Initialzündung, sich an weiteren EU-Projekten zu beteiligen.¹⁶ Der Subpartner der Stadt Bielefeld bei „BAPTS“, der Verkehrsbetrieb moBiel GmbH, ist Partner im Projekt „Ticket to Kyoto“.

An der transnationalen Zusammenarbeit schätzt man in Bielefeld besonders die Möglichkeit zum europäischen Erfahrungsaustausch. Im kommunalen Alltag bestehen sonst kaum Gelegenheiten, sich auf europäischer Ebene über Handlungsansätze und die kommunale Praxis auszutauschen. Mithilfe des INTERREG-Programms kann diese Lücke geschlossen werden. Zwei Mitarbeiter aus der Stadtbahnplanung konnten Erfahrungen bei den Projektpartnern Nantes und Dublin sammeln, die in die eigenen Stadtbahnplanungen einfließen. INTERREG hilft, die internationale Kompetenz in den Kommunen auf der fachlichen Ebene zu verbessern. Ein zusätzlicher positiver Effekt der INTERREG-Beteiligung ist die Erhöhung der Bekanntheit einer Stadt im europäischen Raum.

Die INTERREG-Förderung bietet die Möglichkeit, wichtige Projekte, die aufgrund mangelnder Finanzierungsmöglichkeiten sonst nicht angegangen werden können, auf die Agenda zu setzen. So konnten beispielsweise in Bielefeld eine Studie zu den Zugangsbarrieren zum ÖPNV und Nutzungshemmnissen unter psychologischen Aspekten sowie eine Haushaltsbefragung zur demografischen Entwicklung durchgeführt werden. Die dadurch gewonnenen Erkenntnisse sind für ein erfolgreiches Marketing und eine nachfragegerechte Weiterentwicklung der Angebote von zentraler Bedeutung.

Der Bielefelder Verkehrsbetrieb, die moBiel GmbH, hat sich vorgenommen, bis 2030 sein Stadtbahnnetz weiter auszubauen, seine Fahrgastzahlen deutlich zu steigern und dabei auch den ökologischen Herausforderungen Rechnung zu tragen. Durch das „Ticket to Kyoto“-Projekt kann hierzu ein konkreter Beitrag geleistet werden, indem die Klimaverträglichkeit des öffent-

¹⁶ So ist die Stadt Bielefeld auch Partner des 2009 gestarteten EU-Projekts „Cradle to Cradle Business Innovation & Improvement Zones (C2C-BIZZ)“ geworden.



Regions of Connected Knowledge (RoCK): Guter öffentlicher Verkehr verbindet Wissensstandorte

Kooperationsraum: Nordwesteuropa
Förderzeitraum: INTERREG IV B; Juli 2007 bis Juni 2015
Lead Partner: City of Eindhoven
Deutsche Projektpartner: Stadt Aachen; Aachener Verkehrsverbund GmbH; Stadt Mönchengladbach; Stadt Düsseldorf

www.rock-project.eu

Mit dem Projekt „RoCK“ sollen grenzüberschreitende Verbindungen in europäischen Wissensregionen verbessert werden – gemäß dem Projektmotto „connecting knowledge by rail“. Hierzu haben sich Projektpartner – vorwiegend aus dem kommunalen Bereich – aus Grenzregionen Englands, Frankreichs, Belgiens, der Niederlande und Deutschlands zusammengeschlossen. Gerade der grenzüberschreitende öffentliche Verkehr ist mit zahlreichen Problemen behaftet. Die Kosten für die Infrastruktur und die Fahrzeuge sind aufgrund der technischen Anforderungen und notwendiger Abstimmungsprozesse in der Regel höher als bei nationalen Projekten. Die Tarife im grenzüberschreitenden Verkehr sind meist besonders hoch, und der Erwerb der Fahrkarten ist oft mit Problemen behaftet. Die grenzüberschreitenden Verkehrsströme sind im Vergleich mit nationalen Verbindungen schwächer, wobei der Anteil des öffentlichen Verkehrs signifikant niedriger ist. Das dominierende Verkehrsmittel im grenzüberschreitenden Verkehr ist der private Pkw.

Gleichzeitig sind gerade in Wissensregionen grenzüberschreitende Angebote im öffentlichen Verkehr besonders wichtig. Zum einen werden die Mobilität von Beschäftigten und der Austausch von Wissen innerhalb der Region verbessert, zum anderen ist eine Verknüpfung mit den europäischen Hauptachsen wünschenswert. Im Fokus des Projekts stehen Konzepte zur Verbesserung des schienengebundenen und grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs. Dabei soll die bestehende Infrastruktur genutzt und punktuell ausgebaut werden. Die deutschen Projektpartner sind beteiligt am Aufbau von Intercity-Verbindungen von Eindhoven nach Aachen und Mönchengladbach, an den grundlegenden Arbeiten zur Entwicklung eines grenzüberschreitenden Verbundtarifs und Marketings sowie an einem Stadtbahnprojekt, das die Aachener Hochschulstandorte besser mit dem Halt des neuen Intercity nach Eindhoven verknüpft. Von „RoCK“ werden Impulse für die europäische Politik erwartet, weil die Probleme des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs in Europa an vielen Orten auftreten.

Grenzenloser Öffentlicher Personennahverkehr (Projekt RoCK)

lichen Verkehrs durch gezielte Investitionen verbessert wird und Handlungsgrundlagen für das weitere Vorgehen geschaffen werden. Zu nennen ist hier als kleine Investition beispielsweise die Schulung des Fahrpersonals in energiesparender Fahrweise. Größere Investitionen betreffen die Bremsenergierückgewinnung und die Weichenheizung.

Die Bielefelder moBiel GmbH ist der kleinste Partner im „Ticket to Kyoto“-Projekt. Sie profitiert von der gestärkten Marktmacht, die gemeinsam mit großen „Playern“ im öffentlichen Verkehr aus Paris, Brüssel, Rotterdam und Manchester entsteht.

Aachen – Stärkung des Wissensstandorts mit guten öffentlichen Verkehrsangeboten

Die „Europastadt Aachen“ und ihre Region blicken auf eine lange Geschichte grenzüberschreitender Zusammenarbeit zurück. 1976 hatte sich



die Arbeitsgemeinschaft Euregio Maas-Rhein (EMR) gegründet, deren Institutionalisierung durch die seit 1990 von der EU aufgelegten INTERREG-Förderprogramme zur grenzüber-

Tidal River Development (TIDE): Integriertes Management und Planung für europäische Tideästuare

Kooperationsraum: Nordseeraum
Förderzeitraum: INTERREG IV B; Januar 2010 bis Dezember 2012
Lead Partner: Hamburg Port Authority
Deutsche Projektpartner: Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN); Universität Bremen; Freie Hansestadt Bremen

www.tide-project.eu

Weser, Elbe, Humber und Schelde sind wichtige Verkehrswege für den Schiffsverkehr. Ob Containerschiffe oder Kreuzfahrtschiffe – sie legen die letzte Strecke ihrer Reise auf diesen großen, tideabhängigen Flüssen nach Bremerhaven/Bremen, Hamburg, Antwerpen oder etwa Hull zurück. Diese sogenannten Ästuare sind nicht nur ökonomische Lebensadern. Mit ihrer besonderen Tier- und Pflanzenwelt – Teil des europäischen Schutzgebietsnetzes Natura 2000 – sind sie von großer ökologischer Bedeutung und auch ein wichtiger Erholungsraum für Einheimische und Touristen. Natürliche Veränderungen und menschliche Nutzung haben diese Ästuare im Verlauf der letzten Jahrhunderte stark geprägt und ihre natürliche Dynamik vielfach verändert. Und diese Dynamik dauert an, denn mit Ebbe und Flut ist ein starker Eintrag von Sedimenten verbunden. Daher müssen die Schifffahrtswege und Häfen regelmäßig mit großem finanziellem und logistischem Aufwand unterhalten werden.

Im Projekt „TIDE“ haben sich unter Leitung der Hamburg Port Authority Hafenverwaltungen, Universitäten und Umweltbehörden im Bereich der Ästuare Weser, Elbe, Schelde (BE, NL) und Humber (UK) zusammengeschlossen, um gemeinsam Strategien für deren nachhaltige Entwicklung und Bewirtschaftung zu entwickeln. Es werden erstmals vergleichende Studien über die Entwicklung und den Zustand der beteiligten Ästuare durchgeführt, Managementpläne und Nutzungskonflikte verglichen und verschiedene Maßnahmen bewertet. Hieraus werden Empfehlungen und Tools für ein integriertes Management erarbeitet, welches ökologische, ökonomische und gesellschaftliche Aspekte gleichermaßen berücksichtigt. Durch den transnationalen Austausch werden Erfahrungen und wissenschaftliche Erkenntnisse der Partner über Ökologie, Governance, Kommunikation und Maßnahmenplanung in Bezug auf Tideflüsse erweitert. Es wird ein Leitfaden erstellt, der Verantwortliche bei der nachhaltigen Bewirtschaftung von Ästuaren unterstützt und neue Wege in der Kommunikation und Maßnahmenentwicklung aufzeigt.





„StratMoS hat dazu beigetragen, dass der Hafen Hamburg seine Rolle als Drehscheibe für den Containerverkehr in Nord- und Ostsee durch neue Angebote verbessern konnte.“

Sebastian Doderer
Hafen Hamburg Marketing e.V.

24

schreitenden Zusammenarbeit weiter voranschritt. Im Ergebnis besteht heute eine enge und weitreichende Kooperation der Region Aachen mit den Regionen Lüttich, Belgisch- und Niederländisch-Limburg und den belgischen Ostkantonen. Trotz vieler positiver Entwicklungen, welche die trennende Wirkung der Grenze gemildert haben: Für den Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel und die Planung der Angebote ist diese noch immer präsent. Hier setzt „RoCK“ an: Das Projekt will die Verkehrsverbindungen in der trinationalen Wissensregion verbessern. So erreichen „Wissensarbeiter“ schneller ihren Arbeitsplatz, und der Austausch zwischen den einzelnen Einrichtungen wird erleichtert. Gerade Hochgebildete stehen der Nutzung des öffentlichen Verkehrs aufgeschlossen gegenüber.

Bausteine des Projekts sind Intercity-Verbindungen, die von Eindhoven nach Düsseldorf und Aachen geplant sind. So soll die Wissensregion besser mit den Hauptachsen des europäischen Verkehrs verknüpft werden. Die Verbindung nach Aachen stärkt zudem den Bahnhof Aachen als Halt für Fernverkehrszüge und stößt daher auch in der lokalen Politik auf ein besonders großes Interesse.

In Aachen war es durch die INTERREG-Förderung möglich, das Thema Stadtbahn als Handlungsoption für eine Verbesserung der Mobilität in der Stadt erneut auf die politische Agenda zu setzen. Die INTERREG-Förderung ist eine sinnvolle Ergänzung nationaler Ansätze zur ÖPNV-Förderung, die auf Infrastrukturinvestitionen fokussiert sind. Dagegen eröffnet der projektorientierte Ansatz bei INTERREG beispielsweise auch die Möglichkeit, konzeptionelle Studien zu erstellen.



StratMoS (Motorways of the Sea – Statagic Demonstration Project): Meeresautobahnen im Nordseeraum

Kooperationsraum: Nordseeraum
Förderzeitraum: INTERREG IV B; April 2008 bis September 2011
Lead Partner: Rogaland County Council (NO)
Deutsche Projektpartner: Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg;
Hafen Hamburg Marketing e.V.; Technische Universität Hamburg-Harburg (TUHH)

www.stratmos.com

Mit dem Konzept der Meeresautobahnen (Motorways of the Sea – MoS) verfolgt die EU das Ziel, Güterverkehr von der Straße auf Schiffe zu verlagern. Dafür sollen neue Transportketten (Straße-Schiff und Schiene-Schiff) aufgebaut werden. Die EU fördert entsprechende Projekte insbesondere im Rahmen der Programme TEN-V und Marco Polo II. Das Projekt „StratMoS“ will diesen Ansatz im Nordseeraum befördern.

Die TU Hamburg-Harburg hat einen internetgestützten Werkzeugkasten erarbeitet, der Reeder und Hafenbetreiber bei der Antragstellung für neue Schiffsverbindung oder den Ausbau dafür notwendiger Hafeninfrastruktur unterstützt. Dieser Werkzeugkasten erleichtert es, Verlagerungseffekte, Umweltauswirkungen und die sozio-ökonomischen Effekte geplanter MoS-Projekte methodisch zu fassen und gegenüber den Programmbehörden plausibel darzulegen.

Mit der Verbesserung von Feederverkehr – Feeder sind hier Zubringerschiffe für die großen Containerlinien – und Kurzstreckenseeverkehr hat sich die Hafen Hamburg Marketing e.V. beschäftigt. Es wurden Ansatzpunkte für die Stärkung des Schiffsverkehrs im Nordseeraum identifiziert – etwa die Harmonisierung der Abfertigungszeiten in den Häfen der Region. In diesem Zusammenhang wurde auch die Idee zu einer zentralen Koordinierung der Feederverkehre untersucht. In der Feeder-Logistik-Zentrale im Hamburger Hafen arbeiten nun Reeder und Terminalbetreiber zusammen, um die Abfertigung der Feederschiffe zu optimieren. Durch diese organisatorische Innovation werden die vorhandenen Infrastrukturen wesentlich effizienter genutzt.

Neben technischen Innovationen für eine Verbesserung des Warenumschlags zwischen Schiff und Lkw und anderen Projektbausteinen wurden auch Empfehlungen für die Weiterentwicklung des MoS-Konzeptes erarbeitet. Ihr Ziel: periphere Regionen verkehrlich besser anzubinden und die Chancen des Schiffsverkehrs im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern zu erhöhen.

Hierdurch wurde es in Aachen möglich, sich in Sachen Campusbahn für ein Stadtbahnkonzept zu entscheiden.

Nicht Teil des „RoCK“-Projekts, aber mit der Campusbahn wie auch der zukünftigen Intercity-Verbindung Aachen-Eindhoven eng verknüpft ist die Via Avantis, eine kurze Schienenneubau-strecke, die das deutsche und das niederländische Schienennetz miteinander verbinden und eine direkte Bahnverbindung zwischen Aachen bzw. Aachen West/Campus und Maastricht über Kerkrade und Heerlen in der Parkstad Limburg ermöglichen soll.

Hamburg – Hafen und Schifffahrt im Fokus

Der Hamburger Hafen ist der größte Seehafen in Deutschland und rangiert in Europa an dritter Stelle. Verschiedene INTERREG-B-Projekte tragen dazu bei, die Erreichbarkeit und Funktionsfähigkeit dieses wichtigen Logistikknots zu stärken. Im Projekt „TIDE“ erarbeitet die Hamburg Port Authority zusammen mit ihren europäischen Partnern nachhaltige Bewirtschaftungskonzepte, in denen die Belange der Schifffahrt mit Natur- und Hochwasserschutz in Einklang gebracht werden. Dabei kann sie von den Erfahrungen profitieren, die an den ebenfalls von Ebbe und Flut geprägten Schifffahrtsströmen Weser, Schelde (BE/NL) und Humber (UK) gemacht wurden.

Der Hafen Hamburg ist eine von Europas größten Drehscheiben für den Umschlag des Containerverkehrs. Von hier übernehmen sogenannte Feederschiffe die Verteilung von Containern im Nord- und Ostseeraum. Das Problem: Da sie ihre Ladung an verschiedenen Terminals aufnehmen müssen, ist ihre Beladung relativ zeitaufwändig und teuer. Nun wurde dort – unterstützt durch die Untersuchungen im Projekt „StratMoS“ – in Kooperation zwischen Terminalbetreibern und Reedereien die Hamburger Feeder Logistik Zentrale GmbH eingerichtet. Sie optimiert als neutrale Koordinationsstelle die Abfertigung der Feeder-schiffe. Durch die passgenaue Vernetzung von Reedern, Terminalbetreibern und Hafenverwaltung sowie durch den Einsatz moderner Software kann der „Hafenrundlauf“ dieser Schiffe um bis zu zwei Drittel gekürzt werden.

Weil die Güterströme im Ostseeraum nicht ausgeglichen sind, fallen in vielen Häfen Leercontainer an, deren Rücktransport unnötige wirtschaft-

Der Hafen Hamburg: Partner in zahlreichen INTERREG-Projekten



liche und ökologische Kosten verursacht. Darum werden im Projekt „TransBaltic“ auf Grundlage einer umfangreichen Befragung im Hamburger Hafen Möglichkeiten eines intelligenten Leer-container-Managements erprobt.

Schließlich engagieren sich im Projekt „Clean North Sea Shipping“ verschiedene Hamburger Institutionen, um „Clean Shipping“-Technologien (etwa Flüssiggas, Landstrom) im Nordseeraum voranzubringen.



4. MOBILITÄT UND VERKEHR ALS GEGENSTAND DER TRANSNATIONALEN ZUSAMMENARBEIT – FÖRDERSCHWERPUNKTE DER INTERREG B-PROGRAMME

Im Rahmen von INTERREG IV B (2007–2013) wird die Finanzierung von Netzwerken und Aktionen, die eine integrierte territoriale Entwicklung begünstigen, auch im Bereich Mobilität und Verkehr fortgeführt. Folgende Maßnahmen, die den „Zugang zu Verkehrsdienstleistungen“ erleichtern sollen, werden in der Verordnung zur transnationalen Zusammenarbeit in der entsprechenden Priorität Erreichbarkeit exemplarisch benannt:¹⁷

- Investitionen in grenzüberschreitende Abschnitte der transeuropäischen Netze,
- Verbesserung der lokalen und regionalen Anbindung an die nationalen und transnationalen Netze,
- Verbesserung der Interoperabilität der nationalen und regionalen Systeme.

Es werden nun erstmals Investitionen angesprochen, die – zumindest im Hinblick auf Straßen – in der vorangegangenen Periode noch explizit ausgeschlossen waren.

In den Operationellen Programmen der fünf Programmräume mit deutscher Beteiligung (Alpenraum, Mitteleuropa, Nordwesteuropa, Nordsee- und Ostseeraum) werden die förderfähigen Maßnahmen entsprechend den Besonderheiten des jeweiligen Kooperationsraums ausdifferenziert.

Als gemeinsame Schwerpunkte können, bei allen Unterschieden zwischen den Operationellen Programmen hinsichtlich Systematik und Abgrenzung, festgehalten werden (vgl. auch Übersicht 1, S. 28):

- Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit, Zugänglichkeit und Anbindung,
- Entwicklung von multimodalen Transportkorridoren,
- Güterverkehr/Logistiklösungen, Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien im Verkehrsmanagement,
- Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Nachhaltigkeit im Verkehr.

Naturräumliche und siedlungsstrukturelle Unterschiede der Kooperationsräume werden ebenfalls in den Operationellen Programmen aufgegriffen. So ist im Nordseeraum und im Ostseeraum die Förderung von Seeverkehrskorridoren (z.B. „Baltische Meeresautobahn“) ein wichtiges Thema, und es werden technologische Innovationen für einen „sauberen“ Schiffsverkehr gefördert. Im Alpenraum ist beispielsweise die Transportsicherheit in Tunneln ein Schwerpunktthema. In Nordwesteuropa – dem Kooperationsraum mit einer besonders hohen Verdichtung – wird speziell der Aspekt der Verkehrsvermeidung angesprochen.

¹⁷ Vgl. Europäisches Parlament und Rat der Europäischen Union (2006): Verordnung (EG) Nr. 1080/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung.



5. AUSBLICK: INTERREG B NACH 2013

Die Diskussion um die Ausgestaltung der Europäischen Strukturpolitik nach 2013 ist in vollem Gange.¹⁸ Klar scheint gegenwärtig, dass die Programme der transnationalen Zusammenarbeit auch in Zukunft fortgeführt werden. Die genaue thematische Ausrichtung und die finanzielle Ausstattung sind aber noch offen.

Erste Entwürfe der Europäischen Kommission umfassen Mobilität und Verkehr als eines von elf möglichen Themen zukünftiger INTERREG-Programme.

Konkret sollen Maßnahmen gefördert werden können, die nachhaltigen Verkehr voranbringen und Engpässe bei wichtigen Netzinfrastrukturen beseitigen. Die aktuellen Verordnungsentwürfe würden es allerdings notwendig machen, dass jedes transnationale INTERREG-Programm sich auf vier dieser elf Themen konzentriert. Daher ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht sicher, ob Mobilität und Verkehr in den jeweiligen Kooperationsräumen eine eigene Förderpriorität bleiben werden.¹⁹ Hier gilt es, die weitere Diskussion im Europäischen Rat und Parlament abzuwarten.

Ein Blick auf aktuelle Entwicklungen der Europäischen Verkehrspolitik macht deutlich: Auf städtischer und regionaler Ebene haben transnationale INTERREG-Projekte, wie in den vorherigen Kapiteln geschildert, bereits interessante Ergebnisse für einen umweltfreundlichen Stadt- und Pendlerverkehr erarbeitet, wie er im Verkehrsweißbuch der EU gefordert wird.²⁰ Solche Beiträge könnten in einem zukünftigen Programm ausgebaut und vertieft werden.

Ende 2011 hat die Europäische Kommission ihre Entwürfe für die Weiterentwicklung des trans-europäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) vorgelegt.²¹ Dieses besteht aus zwei Ebenen: einem Kernnetz, das bis 2030 vollendet sein soll, und einem Gesamtnetz, das bis 2050 fertigzustellen ist. Prioritäten des Kernnetzes sind die wichtigsten Verbindungen und Knotenpunkte des TEN-V, die bis 2030 uneingeschränkt funktionsfähig sein sollen. Kernnetz wie Gesamtnetz umfassen alle Verkehrsträger – Straßen-, Schienen-, Luft-, Binnenschiffs- und Seeverkehr – sowie intermodale Plattformen – z.B. Güterverkehrszentren – zur Verknüpfung dieser Verkehrsträger.

Um in diesen Netzen einen reibungslosen Verkehr zu ermöglichen, formuliert die EU Anforderungen wie beispielsweise die Einhaltung einheitlicher technischer Standards etwa für den Eisenbahnbetrieb oder für Stromtankstellen. Verschiedene INTERREG-Projekte haben bereits praktische Erfahrungen mit der Harmonisierung von Standards gesammelt – sei es im grenzüberschreitenden Schienenverkehr oder bei der Seeschifffahrt.²²

Neu ist auch die Einführung von zehn „Umsetzungskorridoren“ im Kernnetz. Solche Korridore umfassen mehrere Verkehrsträger und Mitgliedstaaten. Für diese sind gemeinsame Organisationsstrukturen und Entwicklungspläne vorgesehen, um die Umsetzung der Maßnahmen effektiv aufeinander abstimmen. Dabei kann auf die Ergebnisse und Plattformen aus verschiedenen transnationalen INTERREG-Projekten zurückgegriffen werden.²³

18 Das Internetangebot zu den Programmen der transnationalen Zusammenarbeit in Deutschland informiert laufend über die aktuellen Entwicklungen (www.interreg.de).

19 European Commission (2011): Proposal for a regulation of the European Parliament and of the council, COM(2011)615 final.

20 Vgl. z.B. die Projekte „BAPTS“ und „CARE-North“ in diesem Heft.

21 Europäische Kommission (2011): „Connecting Europe“ – gute Verbindungen für Europa: Das neue Kernnetz der Europäischen Union für den Verkehr, Memo/11/206 vom 19.10.2011.

22 Vgl. z.B. die Projekte „RoCK“ und „Clean Baltic Sea Shipping“ in diesem Heft.

23 Beispielsweise die Projekte „Scandria“, „SoNorA“ und „TRANSITECTS“ im Ostsee-Adria-Korridor.





„Durch Informations- und Kommunikationstechnologie vernetzen wir im Projekt Baltic.AirCargo.Net Flughäfen und Logistiker im Ostseeraum. Dies verspricht neue Wirtschaftsimpulse, bietet aber auch ökologische Chancen.“

Prof. Dr. Gunnar Prause
Hochschule Wismar

28

ÜBERSICHT 1: Themenschwerpunkte im Handlungsfeld „Mobilität und Verkehr“ der fünf INTERREG-Programme mit deutscher Beteiligung (Auszüge aus den Operationellen Programmen)²⁴

	Erreichbarkeit, Zugänglichkeit, Vernetzungsqualität	ALPENRAUM	MITTELEUROPA
	(Multimodale) Transportkorridore	2.1 Zugänglichkeit und Vernetzungsqualität - Koordination von Mobilitätsstrategien und regionalen Mobilitätsplänen; - Vernetzungsqualität und Zuverlässigkeit von Transportsystemen erhöhen (...).	2.1 Verbesserung der Anbindung Mitteleuropas - Verkehrslösungen den regionalen Gegebenheiten entsprechend entwickeln; - Verbesserung der Intermodalität und Interoperabilität von Verkehrssystemen; - Erleichterung des Zugangs zu Seehäfen.
	Innovation und Technologie (z.B. Informationstechnische Ansätze)	2.3 Innovative Lösungen für den steigenden Mobilitätsbedarf entwickeln (im Bereich Logistik/ICT) - Harmonisierung und Verbesserung von Transportdienstleistungen (z.B. Logistikservices, Mobilitätsmanagement, Online-Informationen, Ticketing etc.); - Entwicklung und Umsetzung von innovativen Mobilitätsmodellen (sektoral, regional, intermodal, etc.) (...).	2.1 Verbesserung der Anbindung Mitteleuropas - Zusammenarbeit zwischen und innerhalb von transeuropäischen Verkehrskorridoren; - Ermittlung von Potenzialen der Anbindung europäischer Verkehrskorridore von hoher Priorität an das sekundäre Netz. 2.2 Entwicklung von Zusammenarbeit im Bereich multimodale Logistik - Zusammenarbeit zwischen Logistikzentren und Netzwerken fördern; - IuK für eine Zusammenarbeit in der Logistik aufbauen; - Förderung der Zusammenarbeit zwischen intermodalen und Logistik-Plattformen; - Umsetzung multimodaler Logistiklösungen.
		2.2 Negative Aspekte des Verkehrs vermindern/alternative Lösungen finden - Überwachung und Analyse von Mobilitätsauswirkungen; - Verbesserung der Transportsicherheit (vor allem in Tunneln); - Koordinierung und Erarbeitung von Maßnahmen, die die negativen Effekte von Transport, Mobilität und Konnektivität abmildern.	2.4 Informations- und Kommunikationstechnologien und alternative Lösungen für einen besseren Zugang - Verbesserung des Zugangs zu Informationen und Verringerung des Verkehrsaufkommens; - Anwendung von IuK für ein Verkehrsmanagement- und Informationssystem; 2.3 Förderung einer nachhaltigen und sicheren Mobilität - Entwicklung von Technologielösungen für das Verkehrsmanagement (anlehnend an das Galileo-System); - Lösungen zum Umgang mit Verkehrsengpässen (Mautgebühren, Staumanagement); - mehr Sicherheit im Verkehr; - innovative Verkehrskonzepte für den demografischen Wandel; - Qualitätsverbesserung des innerstädtischen Verkehrs.

24 Bei der Übertragung in die deutsche Sprache wurde soweit möglich auf die vorliegenden Programmübersetzungen zurückgegriffen.

Für den Ostseeraum lag keine Übersetzung vor. Die Fundstellen der englischen Originalzitate im Einzelnen:

Alpine Space Programme JTS (Hrsg.) (2007): European Territorial Cooperation 2007–2013. Operational Programme, München, S. 42 ff.
 Baltic Sea Region Programme JTS (Hrsg.) (2007): European Territorial Cooperation 2007–2013. Operational Programme, Rostock, S. 61 ff.
 Central Europe Programme JTS (Hrsg.) (2007): European Territorial Cooperation 2007–2013. Operational Programme, Wien, S. 66 ff.
 North Sea Programme JTS (Hrsg.) (2007): European Territorial Cooperation 2007–2013. Operational Programme, Viborg, S. 70 ff.
 North West Europe Programme JTS (Hrsg.) (2007): European Territorial Cooperation 2007–2013. Operational Programme, Lille, S. 75 ff.

NORDSEERAUM	NORDWESTEUROPA	OSTSEERAUM
3.1 Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit • Potenziale regionaler Flug-, Straßen- und Schienenverbindungen sowie der ICT-Infrastruktur nutzen; • Neue ÖPNV-Formen, Carsharing; • Transnationale Strategien zur besseren Finanzierung regionaler Erreichbarkeit.	3.1 Management des Transportwachstums durch die Optimierung der Kapazitäten der vorhandenen (unimodalen) Transportinfrastruktur im Personen- und Warenverkehr • Energieeffiziente Verkehrsmittel nutzen, z.B. durch Modal Shift von Straße auf Schiene; • Effizientere Nutzung bestehender infrastruktureller Kapazitäten.	2.1 Förderung von Transport- und IKT-Maßnahmen, die die Erreichbarkeit und das nachhaltige sozioökonomische Wachstum fördern • Interoperabilität von Hafen-Hinterland-Verbindungen (z.B. Baltische Meeresautobahn); • Optimierung von Lufttransportverbindungen; • ÖPNV in peripheren Regionen; • Nachhaltige Transportalternativen/ Biotreibstoffe.
3.2 Förderung der Entwicklung multimodaler Transportkorridore • Seeverkehrskorridore; • integrierte Transportkorridore; • Initiativen zu multimodalen Transferlösungen (...) 3.3 Förderung der Entwicklung effizienter und effektiver Logistiklösungen • Weiterentwicklung/Verbreitung Intelligenter Transportsysteme (ITS); • Schwerpunkte Hafenbetrieb, intermodale Transportschnittstellen und Transportmonitoringsysteme; • Entwicklung neuer Logistiksysteme, ICT-Systeme, Maßnahmen zur Senkung des Transportbedarfs.	3.2 Unterstützung effektiver und innovativer multimodaler strategischer Maßnahmen und effizienter interopeabler Systeme zu Land, zu Wasser und in der Luft • Wachstumspotenziale transnationaler Entwicklungskorridore nutzen; • Befassung mit „Bypass-Effekten“ wichtiger Schienenverkehrsverbindungen auf sekundäre Zentren; • Erreichbarkeit von Häfen und Flughäfen verbessern; • Förderung von Binnenschifffahrt und Seeverkehr für integrierte Logistikketten (...).	2.2 Aktivitäten, die die weitere Integration innerhalb existierender transnationaler Entwicklungszonen fördern, und Schaffung neuer Zonen • Vorbereitung multimodaler Transportlösungen, um transnationale Entwicklungszonen voranzubringen; • In INTERREG III B und C identifizierte Entwicklungszonen weiter unterstützen.
	3.3 Entwicklung innovativer Ansätze zur Nutzung von IuK-Technologien zur Steigerung der Konnektivität, einschließlich Ansätze, die den Mobilitätsbedarf senken und die physische Mobilität sowohl im Personen- als auch im Warenverkehr durch virtuelle Aktivitäten ersetzen • Förderung von IKT und ITS zur Verbesserung transnationaler Transportverbindungen; • Kompatibilität und Harmonisierung von Normen im Bereich IKT- und ITS-Transporttechnologien fördern; • Förderung moderner Verkehrsmanagementsysteme, z.B. auf Grundlage von Galileo; • Einsatz von IKT zur Senkung des Mobilitätsbedarfs und der physischen Mobilität.	



„Zusammen mit unseren Partnern erarbeiten wir im Projekt TIDE gemeinsam Ansätze, um die Belange von Schiffsverkehr, Naturschutz und Hochwasserschutz entlang europäischer Ästuarer wie der Tideelbe in Einklang zu bringen.“

Manfred Meine
Hamburg Port Authority

6. VON DER IDEE ZUM PROJEKT – DIE WICHTIGSTEN INFORMATIONEN ZU INTERREG IV B²⁵

INTERREG IV B bietet Einrichtungen auf kommunaler, regionaler und nationaler Ebene eine finanzielle Unterstützung, um in gemeinsamen Projekten Erfahrungen auszutauschen und mit europäischen Partnern neue Strategien, Dienstleistungen und Produkte zur Lösung kommunaler und regionaler Probleme zu entwickeln und zu erproben. Die Bearbeitung erfolgt querschnittsorientiert, d.h. fachübergreifend und im räumlichen Zusammenhang der Kooperationsräume (für Partner aus Deutschland: Alpenraum, Mitteleuropa, Nordwesteuropa, Nordsee- und Ostseeraum).²⁶

Im Folgenden sind zur ersten Orientierung die wichtigsten formalen und inhaltlichen Kriterien für die Förderung von Projekten in den INTERREG IV B-Programmen zusammengestellt. Verbindlich sind jedoch die relevanten Programmdokumente, insbesondere die Operationellen Programme. Weiterführende Informationen und konkrete Hilfestellung bieten die Programmsekretariate und die Nationalen Kontaktstellen der jeweiligen Kooperationsräume, die Ansprechpartner der Bundesländer und des Bundes. Die relevanten Adressen sind im Anhang zusammengestellt.

Formale Fördervoraussetzungen

PARTNER: Antragsberechtigt sind nationale, regionale und lokale Körperschaften, Universitäten und Forschungsinstitute, Nichtregierungsorganisationen (NGOs) und weitere nicht gewinnorientierte Organisationen. In einigen Kooperationsräumen kann dies auch durch kleine und mittlere Unternehmen (KMU) oder andere private Einrichtungen erfolgen.

PROGRAMMRÄUME: Deutschland ist – jeweils mit einer Anzahl von Bundesländern – an fünf Kooperationsräumen beteiligt, die sich teilweise überlappen (Alpenraum, Mitteleuropa, Nordwesteuropa, Nordsee- und Ostseeraum). Prinzipiell müssen sich die Projektbeteiligten aus dem jeweiligen Kooperationsraum rekrutieren. In gewissem Umfang ist die Beteiligung von Partnern außerhalb eines Kooperationsraumes (bis zu 20 Prozent der Mittel) oder der EU (bis zu zehn Prozent der Mittel) möglich.

TRANSNATIONALE PARTNERSTRUKTUR: An Projekten müssen sich Partner aus mindestens drei Staaten beteiligen (darunter in der Regel mindestens zwei EU-Staaten). Üblich sind jedoch deutlich größere Konsortien, da es je nach

Projektthema und Problemstellung sinnvoll ist, Partner aus mehreren Ländern in ein transnationales Projekt einzubeziehen.

PROJEKTVOLUMEN UND KOFINANZIERUNG:

Die Gesamtkosten typischer INTERREG IV B-Projekte variieren üblicherweise zwischen einer und fünf Mio. Euro. Je nach Programmraum müssen zwischen 25 und 50 Prozent der Projektausgaben von den Projektbeteiligten kofinanziert werden.

LEAD-PARTNER-PRINZIP: Ein Partner übernimmt als Hauptpartner (Lead Partner) die organisatorische, inhaltliche und finanzielle Gesamtverantwortung und ist für Projektmanagement und Berichtswesen zuständig. Die Rolle des Lead Partners bietet sich daher insbesondere für Organisationen mit ersten Projekterfahrungen und ausreichenden Verwaltungskapazitäten an.

Informationen und Bewilligung

INFORMATIONEN: Für jeden Kooperationsraum besteht ein gemeinsames Programmsekretariat (Joint Technical Secretariat, JTS) als zentraler Ansprechpartner für alle Belange. Hier werden Programmanträge eingereicht, Beratungen durchgeführt und vertragliche Angelegenheiten geregelt. Für jeden Kooperationsraum (Ausnahme: Ostseeraum) besteht zudem eine nationale Kontaktstelle, die zusätzliche Informations- und Beratungsleistungen (u.a. Informationsveranstaltungen) anbietet.

FRISTEN: Die Fristen für die Einreichung von Förderanträgen („Calls“) werden auf den Internetseiten der Programme veröffentlicht. Dort stehen die notwendigen Antragsunterlagen zum Download bereit.

BEWILLIGUNG: Die Projektbewilligung erfolgt durch den Lenkungsausschuss aus nationalen und regionalen Vertretern der beteiligten Staaten (Deutschland: Bund und Bundesländer).

Inhaltliche Auswahlkriterien

Die wichtigsten inhaltlichen Kriterien sind in allen Kooperationsräumen ähnlich: INTERREG IV B-Projekte sollen einen Beitrag zur räumlichen Entwicklung leisten und einen fachübergreifenden Ansatz verfolgen. Grundsätzlich sollten die territorialen Bedingungen und Wirkungen (wirtschaftlich, sozial, ökologisch, kulturell) beachtet werden. Für die Bereiche Mobilität und Verkehr geben die Operationellen Programme erste Hinweise darauf, welche Problemlagen und

²⁵ Dieses Kapitel stützt sich auf BBR (Hrsg.): Leitfaden für Antragsteller: Finanzielle Förderung durch EU-Programme der transnationalen Zusammenarbeit – INTERREG IV B, Juni 2009.

²⁶ Für eine Übersicht vgl. die Karten im Anhang.

Potenziale die jeweiligen Kooperationsräume auszeichnen (vgl. Kap. 4).

Projekte sollen zu konkreten, erkennbaren und nachhaltigen Ergebnissen führen. Dies muss ausreichend konkretisiert werden, in der Regel durch Nennung von Indikatoren zur Messung des Projekterfolges. Wichtig ist daneben eine tragfähige Management- und Partnerstruktur: Die konkreten Ergebnisse, die in dem jeweiligen Projekt erreicht werden sollen, können dabei vielfältig sein. Typische Produkte („Outputs“) beinhalten: Richtlinien, Handbücher, Studien, Analysen, Konzepte, Trainings- und Ausbildungsprogramme, Untersuchungen zu Investitionen (Machbarkeitsstudien, technische Konzepte, Umweltverträglichkeitsstudien) und kleinere Investitionen.

Einen Schwerpunkt der aktuellen Förderperiode bilden sogenannte strategische Projekte. Strategische Projekte zeichnen sich durch die folgenden Merkmale aus:

- Probleme bzw. entwickelte Lösungen sind für den gesamten Kooperationsraum bedeutsam;
- Fokus auf Implementierung (infrastrukturelle Investitionen, Pilotinvestitionen, lokale Beispielaktionen);
- Starker politischer Rückhalt auf der nationalen Ebene (Implementierung der Investitionsvorbereitung, Billigung der politischen Empfehlungen ...).

So weit wie möglich sollte im Rahmen strategischer Projekte eine intensivere Zusammenarbeit zwischen nationalen bzw. Länderbehörden, transnationalen Stellen einerseits sowie regionalen/lokalen Behörden andererseits angestrebt werden, wobei die nationalen Stellen Aufgabenstellung und Ergebnistransfer unterstützen und die regionalen/lokalen Akteure die Lösungen „vor Ort“ entwickeln.

Beim Aufbau des Projektkonsortiums ist grundsätzlich auf eine möglichst interdisziplinäre Zusammensetzung zu achten. Dies kann nicht nur „institutionelle“ Partner aus den nationalen, regionalen und kommunalen Behörden umfassen, sondern auch Wirtschafts- und Sozialpartner und andere Einrichtungen. Projektpartner sollten sich die Frage stellen, welche Bedeutung und welchen Nutzen transnationale Zusammenarbeit für den Erfolg des Projekts und seiner Maßnahmen hat. Wenn die ehrliche Antwort darauf

„wenig“ oder „nicht viel“ lautet, könnte das Projekt Schwierigkeiten bei der Genehmigung bekommen, da der transnationale Mehrwert der Zusammenarbeit im Projektantrag deutlich dargelegt werden muss.

Zum Schluss einige Tipps für den Projekterfolg

- Viele kleine Bausteine tragen zur Entwicklung bei. Projekte sollten auf praktische Umsetzung und konkrete Ergebnisse, die über die Dauer der Partnerschaft hinaus von Interesse sind, gerichtet sein.
- Der Mehrwert/Nutzen der transnationalen Zusammenarbeit muss deutlich gemacht werden, d.h. der Beitrag des Projekts zur Entwicklung des Kooperationsraumes muss ersichtlich werden.
- Eine besondere Stärke des INTERREG-Ansatzes ist die Möglichkeit, Kontakte und Netzwerke auszubauen. Partner sollten sorgfältig ausgewählt werden und voll hinter dem Projekt stehen (finanzielles, inhaltliches, organisatorisches Engagement, geteilte Verantwortung innerhalb der Partnerschaft).
- Die Akteure sollten die Bereitschaft zur fachübergreifenden Zusammenarbeit und zur Kooperation zwischen Wirtschaft, Forschung, Gesellschaft und Verwaltung haben.
- Investitionen sollen möglichst von transnationalem Charakter sein und die räumliche Integration unterstützen oder Pilotcharakter für die Partnerschaft und den Programmraum haben.
- Projekte müssen Ergebnis- und Wirkungsideikatoren benennen, um ihren konkreten Nutzen zu demonstrieren.
- Projektaktivitäten und Budget müssen stimmig sein.
- Der Antrag sollte fundierte und ausreichende Informationen enthalten, um einer kritischen Bewertung Stand zu halten und die Entscheider vom Nutzen des Projekts zu überzeugen.
- Ziele und Aktivitäten sollten realistisch bleiben und der Partnerschaft entsprechen.
- Europäischer Geist sollte mitgebracht werden: Offenheit für andere Arbeitsstile in anderen Ländern ist Voraussetzung für einen erfolgreichen Projektabschluss.
- Geduld gehört auch dazu – manches geht auf internationalem Parkett etwas langsamer!
- Die deutschen Contact Points, die Ansprechpartner in den Ländern und das zuständige Programmsekretariat stehen für Nachfragen bereit und geben Informationen.

ANHANG: KOOPERATIONSRÄUME UND ANSPRECHPARTNER



Alpenraum

WWW.ALPINE-SPACE.EU

Beteiligte Bundesländer

- Bayern (Regierungsbezirke Oberbayern und Schwaben)
- Baden-Württemberg (Regierungsbezirke Freiburg und Tübingen)

Deutsche Kontaktstelle

Dr. Florian Ballnus
Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit, Alpine Space Contact Point
INTERREG IV B Alpenraumprogramm
Rosenkavalierplatz 2, 81925 München
Telefon: +49 (0)89/9214-3144
florian.ballnus@stmug.bayern.de

Programmsekretariat

Joint Technical Secretariat, ETC – Alpine Space Programme, Bayerisches Landesamt für Umwelt
Lazarettstr. 67, 80636 München
Telefon: +49 (0)89/9214-1800
jts@alpine-space.eu, jts@lfu.bayern.de

Mittleuropa

WWW.CENTRAL2013.EU

Beteiligte Bundesländer

- Baden-Württemberg
- Bayern
- Berlin
- Brandenburg
- Mecklenburg-Vorpommern
- Sachsen, Sachsen-Anhalt
- Thüringen

Deutsche Kontaktstelle

Dr. Bernd Diehl, Markus Egermann
Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung
in Dresden
INTERREG IV B – Central Contact Point
Weberplatz 1, 01217 Dresden
Telefon: +49 (0)351/4679-277/216
b.diehl@ioer.de, b.edlich@ioer.de
www.central2013.de

Programmsekretariat

Central Europe Programme
Joint Technical Secretariat
Museumsstraße 3/A/III, 1070 Wien (Österreich)
Telefon: +43 1/4000-76142
info@central2013.eu



Nordseeraum

WWW.NORTHSEAREGION.EU

Beteiligte Bundesländer

- Bremen
- Hamburg
- Niedersachsen
- Schleswig-Holstein

Deutsche Kontaktstelle

Claudia Eggert

Freie und Hansestadt Hamburg

Senatskanzlei, Referat Europapolitik, ST 325

Hermannstraße 15, 20095 Hamburg

Telefon: +49 (0)40/42831-2652

national-contactpoint@sk.hamburg.de

www.interreg-nordsee.de

Programmsekretariat

INTERREG North Sea Programme Secretariat

Jernbanegade 22, 8800 Viborg (Dänemark)

Telefon: +45 7841 1770

info@northsearegion.eu



Nordwesteuropa

WWW.NWEUROPE.EU

Beteiligte Bundesländer

- Baden-Württemberg
- Bayern (Regierungsbezirke Schwaben, Mittel-, Ober- und Unterfranken)
- Hessen
- Nordrhein-Westfalen
- Rheinland-Pfalz
- Saarland

Deutsche Kontaktstelle

Eva C. Lupprian

Deutsche Kontaktstelle INTERREG IV B

Nordwesteuropa, Staatskanzlei

des Landes Nordrhein-Westfalen

Fürstenwall 25, 40219 Düsseldorf

Telefon: +49 (0)211/837-1154

nwe-contactpoint@mwme.nrw.de

Programmsekretariat

NWE Secretariat, „Les Arcuriales“

6th Floor, 45 Rue de Tournai, Entrée D

59000 Lille (Frankreich)

Telefon: +33 (0)3/2078-5500

nwe@nweurope.eu

Ostseeraum

WWW.EU.BALTIC.NET

Beteiligte Bundesländer

- Berlin
- Brandenburg
- Hamburg
- Mecklenburg-Vorpommern
- Niedersachsen (Regierungsvertretung Lüneburg)
- Schleswig-Holstein

Programmsekretariat

Joint Technical Secretariat Rostock
Grubenstraße 20, 18055 Rostock
Telefon: +49 (0)381/45484-5281
info@eu.baltic.net

Ansprechpartner im Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)

Referat I 3 –

Europäische Raum- und Stadtentwicklung

Deichmanns Aue 31-37, 53179 Bonn

www.bbsr.bund.de

www.interreg.de

- Brigitte Ahlke (Alpenraum)
Telefon: +49 (0)22899/401-2330
brigitte.ahlke@bbr.bund.de
- Dr. Wilfried Görmär (Ostseeraum, Nordseeraum [in Vertretung])
Telefon: +49 (0)22899/401-2328
wilfried.goermar@bbr.bund.de
- Kerstin Huschit (Nordwesteuropa)
Telefon: +49 (0)22899/401-1418
kerstin.huschit@bbr.bund.de
- Jens Kurnol (Mitteleuropa, Nordseeraum [in Vertretung])
Telefon: +49 (0)22899/401-2304
jens.kurnol@bbr.bund.de





Januar 2012

www.interreg.de