



### Themenüberblick

- 2 Rückblick auf die Förderperiode 2014-2020. Was wurde erreicht?
- 3 Projekttrübschau
  - Dynaxibility4CE
  - CerDee
  - Peripheral Access
  - Intergreen Nodes
- 11 Ein Blick in die Zukunft: Wie soll die neue Förderperiode 2021-2027 aussehen?
  - Aktueller Zwischenstand der Vorbereitungen
- 12 Ausblick und Termine im CENTRAL-Raum
- 13 Impressum

### Liebe Leserin, lieber Leser,

*lange ist's her, aber passend zur Weihnachtszeit erblickt ein weiterer Newsletter das Licht der Welt – neu, aktuell und voller Überraschungen. Einige ahnen es, einige wissen es – aber auch für den einen oder anderen, der uns längere Zeit nicht verfolgt hat: Das Interreg B Programm CENTRAL EUROPE geht in die nächste Runde! Und während wir der neuen Förderperiode entgegensteuern, werden wir in diesem Newsletter, passend zum Abschluss des Jahres, die letzte Förderperiode Revue passieren lassen und uns einige Projekte näher anschauen, die dauerhaft positive Auswirkungen in den beteiligten Städten und Region erzielen. Zum Schluss präsentieren wir Ihnen den aktuellen Stand der Vorbereitungen für die Förderperiode 2021-2027.*

*Freuen Sie sich mit uns auf einen zweiten Newsletter im nächsten Jahr, in dem wir Ihnen weitere Projekte und die Eckpunkte zur neuen Förderperiode im Detail vorstellen.*

Entworfen und verfasst von  
Dr. Bernd Diehl &  
Melissa Leimkühler



<https://unsplash.com/photos/Zyx1bk9mqmA> © Hannah Busing



*Ich heiße Melissa Leimkühler und bin Studentin an der TU Dresden im Masterstudiengang Raumentwicklung und Naturressourcenmanagement. Ich arbeite seit August 2020 als studentische Hilfskraft für die deutsche Kontaktstelle des Interreg B Programms CENTRAL EUROPE und konnte seitdem schon viele interessante Einblicke in das laufende und insbesondere auch in das künftige Förderprogramm erhalten. Meine Aufgabe war es unter anderem, an diesem Newsletter mitzuwirken, und ich freue mich, dass dieser nun den Weg zu Ihnen gefunden hat!*

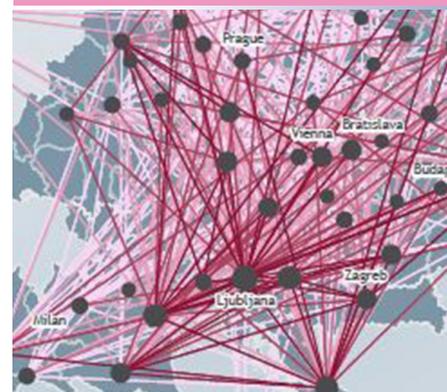
*Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen und eine frohe Weihnachtszeit!*  
Melissa Leimkühler



# Rückblick auf die Förderperiode 2014-2020. Was wurde erreicht?

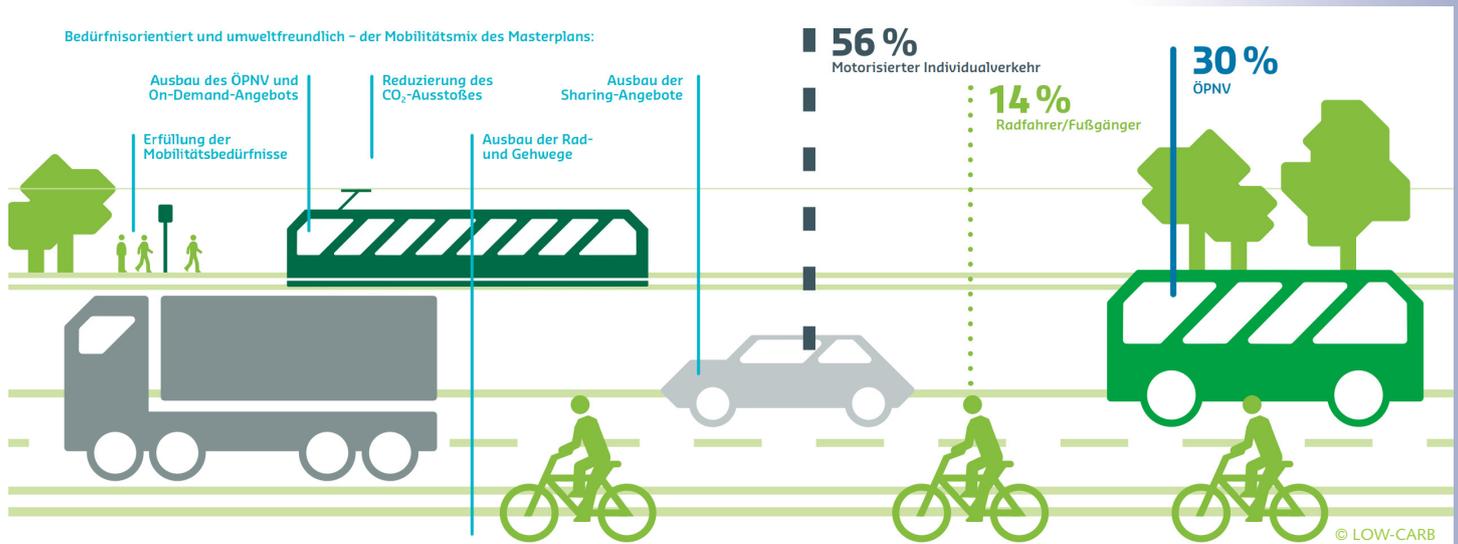
Interreg CENTRAL EUROPE steht für über 20 Jahre transnationale Zusammenarbeit in Mitteleuropa. Zum Programmraum gehören Regionen und Städte aus den neun EU-Mitgliedsstaaten, darunter Deutschland, Italien, Kroatien, Österreich, Polen, Slowakische Republik, Slowenien, Tschechische Republik und Ungarn. Das Förderprogramm finanziert öffentliche und private Institutionen mit wegweisenden Projektideen, die das Ziel haben, transnationale Entwicklungen in den Bereichen Innovation, CO<sub>2</sub>-Reduzierung, natürliches und kulturelles Erbe sowie Verkehr und Mobilität zu unterstützen.

Die Förderperiode 2014-2020 folgte dem Leitbild **“Cooperating beyond borders in CENTRAL EUROPE to make our cities and regions better places to live and work”**, und zu diesem Zweck wurden den Projekten Fördergelder in Höhe von insgesamt 231 Millionen Euro durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung zur Verfügung gestellt. Damit konnten insgesamt 138 Projekte gefördert und die Mitwirkung von 1.443 Projektpartnern ermöglicht werden.



Der strategische Ansatz des Programms zielt auf eine enge Kooperation der beteiligten Akteure ab und stärkt damit die transnationale Zusammenarbeit der beteiligten Städte und Regionen. Dabei werden lokal Kapazitäten in den Institutionen aufgebaut, die es ermöglichen, von den anderen zu lernen, wobei Methoden und Lösungen genutzt

werden, die gemeinsam entwickelt und praktisch umgesetzt werden. Die Erfolge sind in vielen Fällen so überzeugend, dass die politischen Entscheidungsträger\*innen dazu übergehen, Rahmenbedingungen zu schaffen, die das Upscaling der neuen Lösungen erleichtern. Dies ist auch einer der Hauptgründe dafür, dass unsere Projekte oft erst Jahre nach Projektende ihr volles Potenzial entfalten.



Mobilitätsmix: Der neue Mobilitätsmix im Masterplan entwickelt sich hin zu nachhaltigeren Mobilitätsformen.

## Dynaxibility4CE als Follow-up von LOW-CARB

Das Interreg Projekt Dynaxibility4CE hat zum Ziel, Strategien für flexiblere Mobilitätslösungen zu entwickeln und diese neuen Trends mit traditionellen, schon bestehenden öffentlichen Verkehrsdiensten und -routen zu kombinieren. Dafür sollen die Fähigkeiten der öffentlichen Verkehrsbehörden verbessert und angepasst werden, um mit neuen Mobilitätstrends umzugehen. Zukünftig wird durch die Entwicklung von Strategien und Instrumenten für öffentliche Verkehrsbehörden eine dynamische und flexible Planung sowie eine verbesserte Gestaltung des Transports erreicht und somit eine Förderung der CO<sub>2</sub>-Reduzierung und ein besserer Zugang zur Peripherie erzielt. Das Interreg Projekt Dynaxibility4CE ist ein follow-up von LOW-CARB und wird von den Leipziger Verkehrsbetrieben federführend verantwortet. Das Konsortium besteht aus 13 Partnern aus sieben europäischen Ländern.

### Konkrete Ergebnisse des Projekts

LOW-CARB hatte in der Region Leipzig mehrere Ziele. Alle gruppierten sich um das Hauptziel, den Nordraum Leipzigs zum Vorzeigeprojekt für nachhaltige, CO<sub>2</sub>-arme Mobilität umzugestalten. Der Nordraum Leipzig mit der Leipziger Messe, BMW, Porsche, dem Flughafen, DHL sowie zahlreichen Zulieferern und Logistikern ist eines der größten Industriegebiete Mitteldeutschlands und hat Ausichten, auf etwa die halbe Mitarbeiterzahl des Hamburger Hafens anzuwachsen. Primäres Ziel war es, integrierte Maßnahmen zusammenzutragen bzw. zu entwickeln, die die Pendlerverkehre in den Umweltverbund wandern lassen: der „Masterplan Mobilität Nordraum“. Dieser Masterplan liegt vor, und viel wichtiger: er ist abgestimmt mit allen Akteuren der Region. Das Urteil ist klar: diese Maßnahmen sind geeignet, den Wandel Wirklichkeit werden zu lassen. Zusätzlich zu den geplanten Maßnahmen existiert mit der „Governance-Strategie“ ein Vorschlag für die Organisation der zukünftigen Beteiligung während der Umsetzung dieser Maßnahmen, von der

Abstimmung mit Stakeholdern bis zur anteiligen (Mit-)Finanzierung von einzelnen Maßnahmen. Damit man nicht auf die Umsetzung warten muss und bereits heute Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen des Nordraums zum Umsteigen in den Umweltverbund animiert werden können, wurde eine individuelle Visualisierung von multimodaler Erreichbarkeit über alle Verkehrsarten hinweg unter [www.mdv.de/REACHIE](http://www.mdv.de/REACHIE) umgesetzt. Dort finden die Beschäftigten eine realistische Einschätzung heutiger Alternativen zum Auto. Das kann beim Jobwechsel oder Umzug die entscheidenden Argumente liefern, damit man in Zukunft gute Chancen hat, von einem attraktiven ÖPNV zu profitieren. Über den Mehrwert für den Endkunden hinaus, stellt dies einen weiteren Schritt Richtung Digitalisierung von Auskünften und Analysen hin zur Digitalisierung von Planung dar. Diese vorgezeichneten Pfade werden nun in einem Folgeprojekt (BMVI: Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme) weiter untersucht.

### Akteursaktivierung und Projektintegration in die Region

Auf lokaler Ebene haben sich die Stadt Leipzig, die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) und der Mitteldeutsche Verkehrsverbund (MDV) für das Projekt LOW-CARB zusammengetan, um für den „Masterplan Mobilität Nordraum“, eng zusammenzuarbeiten. Das vereint die Blickwinkel des Aufgabenträgers, des treibenden Verkehrsunternehmens und die regionale Perspektive aller am Umweltverbund Beteiligten. Für das Projekt LOW-CARB wurde eine Projektstruktur geschaffen, die zusätzlich zum Team, das kontinuierlich und fokussiert die Aufgaben bearbeitet und weiterentwickelt, aus Projektleitertreffen und Lenkungsreisen besteht. Mit dem MDV existiert bereits seit langem eine institutionalisierte Austauschplattform für alle Aspekte des ÖPNV in der Region. Hier kommen die MDV-Gesellschafter, also Aufgabenträger (Kommunen, Landkreise) und Verkehrsunternehmen (DB, LVB, etc.) regelmäßig zusammen, um sich zu Fragen des Ticketings, Marketings und strategischer Angebotsentwicklung abzustimmen. Jenseits dieser kontinuierlichen und formalisierten Zusammenarbeit gab es eine Reihe von Workshops (Projekt-Kick-Off, Projekt-Zwischenberichte, Informationsveranstaltungen, Beratungen zur Europäischen Mobilitätswoche), bei denen Dritte direkt angesprochen wurden und Feedback eingeholt wurde.

### Fortführung der Netzwerke/ Plattformen

Die Verstärkung bzw. Ausweitung von Strukturen, sobald die Koordinierung der Umsetzung drängender wird, ist in der Output Governance-Strategie geklärt. Zentral hierbei ist die Rolle eines Kümmerers, der zunächst die erfolgreiche Projektstruktur über das Ende von LOW-CARB weiterführt und so die Implementierung begleitet.



Die deutschen Partner zum Erfahrungsaustausch in Szeged, Ungarn. Auch dort stand der Verkehr eines Gewerbegebiets im Fokus.

### Zusätzliche Nutzung der transnationalen Zusammenarbeit in der Region

Die Städte und Regionen in Mitteleuropa haben eine sehr ähnliche Geschichte und damit eine ähnliche Struktur. Sie stehen vor vergleichbaren Herausforderungen. Manche Regionen haben bereits einen Vorsprung und bieten gute Teillösungen. Andere kennen ihre Probleme bereits sehr gut, ihnen fehlen jedoch noch Lösungsansätze.

Von Analyse, Diskussion und Wissenstransfer in diesen Feldern profitieren alle Partner und letztendlich ganz Europa. Die Partnertreffen vor Ort haben die Möglichkeit gegeben, alternative Lösungen für gleichartig gelagerte Probleme im Sinne der 'best-practice' zu besichtigen. Der direkte Austausch vereinfacht es, über Schwierigkeiten und Widerstände zu sprechen. Die Zusammenarbeit über Grenzen hinweg zeigt alternative Lösungen auf, die oft in der eigenen Nachbarstadt so nicht zu finden sind.

### Dauerhafte Verankerung des Projekts in der Region

Das Format eines Projekts erzeugt mit seiner Befristung eine hohe Verbindlichkeit bei allen Beteiligten. D. h., bereits in der Projektlaufzeit stand die Frage der Verstärkung im Raum. So wurde eine Strategie entwickelt, die auf weitere Finanzierung und Strukturenerhaltung abzielt. Mit dem Masterplan wurde ein Ergebnis erreicht, das einen hohen lokalen Umsetzungswillen erzeugt hat. Damit entstand auch der Druck nach Umsetzung, sodass Fördermittel beantragt und erfolgreich eingeworben werden konnten. Momentan wird die Umsetzung des Masterplans durch ein Andockprojekt im Förderprogramm 'transnationale Zusammenarbeit' vorbereitet.

- Förderzeitraum: 2020-2022
- Fördersumme: 1 Mio. € (von insgesamt 1,3 Mio. €)
- Leadpartner: Leipziger Verkehrsbetriebe
- Weiterer deutscher Partner: Rupprecht Consult
- Kooperationspartner insgesamt: 13 Partner aus 7 Ländern
- Mehr Infos unter <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/LOW-CARB.html>





## CerDee: Keramik & Porzellan, das vernetzt!

Das Interreg-Projekt CerDee „Creative entrepreneurship in ceramic regions – developing, educating, encouraging“ ist ein Konzept, um kleine und mittelständische Unternehmen aus Regionen des Programmraums mit einem starken Keramik- und Porzellanbezug mit den entsprechenden Forschungseinrichtungen und dem Netzwerk von Fachmuseen in Europa zu vernetzen. Im Vordergrund steht die Optimierung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit, insbesondere der privaten Akteure im Bereich der industriellen Fertigung, sowie die Schaffung von Möglichkeiten des transnationalen Austauschs und der Zusammenarbeit für Betriebe im kunstgewerblichen Bereich. Weiterhin wird gezielt die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Designs gefördert, um sowohl den regionalen Traditionen als auch den Anforderungen des globalen Marktes gerecht zu werden. Das Projekt CerDee wird vom Porzellanikon, dem Staatlichen Museum für Porzellan Hohenberg a. d. Eger/Selb, in enger Kooperation mit acht weiteren Partnern aus Deutschland, Italien, Polen, Tschechien, Slowenien und Österreich federführend geleitet.

### Konkrete Ergebnisse des Projekts

Nach der Hälfte der Projektlaufzeit konnten bereits erste Ergebnisse im Projekt CerDee erzielt werden. So wurden die Keramiker, keramischen Produktionsstätten, Bildungs- und Kultureinrichtungen zum Thema sowie Interessensvertreter in den beteiligten Projektregionen in einer Datenbank erfasst. Diese enthält bereits 960 Einträge und gibt damit einen guten Überblick über die keramische Branche in der Programmregion. Zum anderen konnten mit dem Wettbewerb Future Lights in Ceramics zwölf junge Keramiker dabei unterstützt werden, ein eigenes Netzwerk aufzubauen und in verschiedenen Workshops insbesondere wirtschaftliche Kenntnisse zu erwerben. Mittlerweile liegen auch die Ergebnisse einer Befragung der Keramiker vor, die ebenso wie die Datenbank online abrufbar sind. Ziel ist es, sämtliche Projektergebnisse sowie weitere interessante Informationen zum Thema Keramik auf einer Website (*ceramicsineurope.eu*) zu vereinen – dazu wurde eine erste Version der Website online gestellt.

### Akteursaktivierung und Projektintegration in die Region

Während der Projektplanung haben bereits alle Partner wichtige regionale Entscheider\*innen als assoziierte Partner\*innen für das Projekt gewinnen und einbinden können. Diese sowie weitere lokale und regionale Akteure werden regelmäßig über den Projektfortschritt und neue Ergebnisse informiert. Sie werden zu Arbeitstreffen und Workshops eingeladen und so in die laufende Projektbearbeitung integriert. So besteht z. B. mit den Töpferinnungen im deutschen Projektraum enger Kontakt, und durch die Zusammenarbeit mit der HWK München konnte ein Workshop organisiert werden. Der tschechische Projektpartner ist im engen Austausch mit der Handelskammer des Krajs Karlsbad und der italienische Partner hat bereits Workshops in Kooperation mit seinen assoziierten Partnern und regionalen Akteuren umsetzen können.

### Zusätzliche Nutzung der transnationalen Zusammenarbeit in der Region

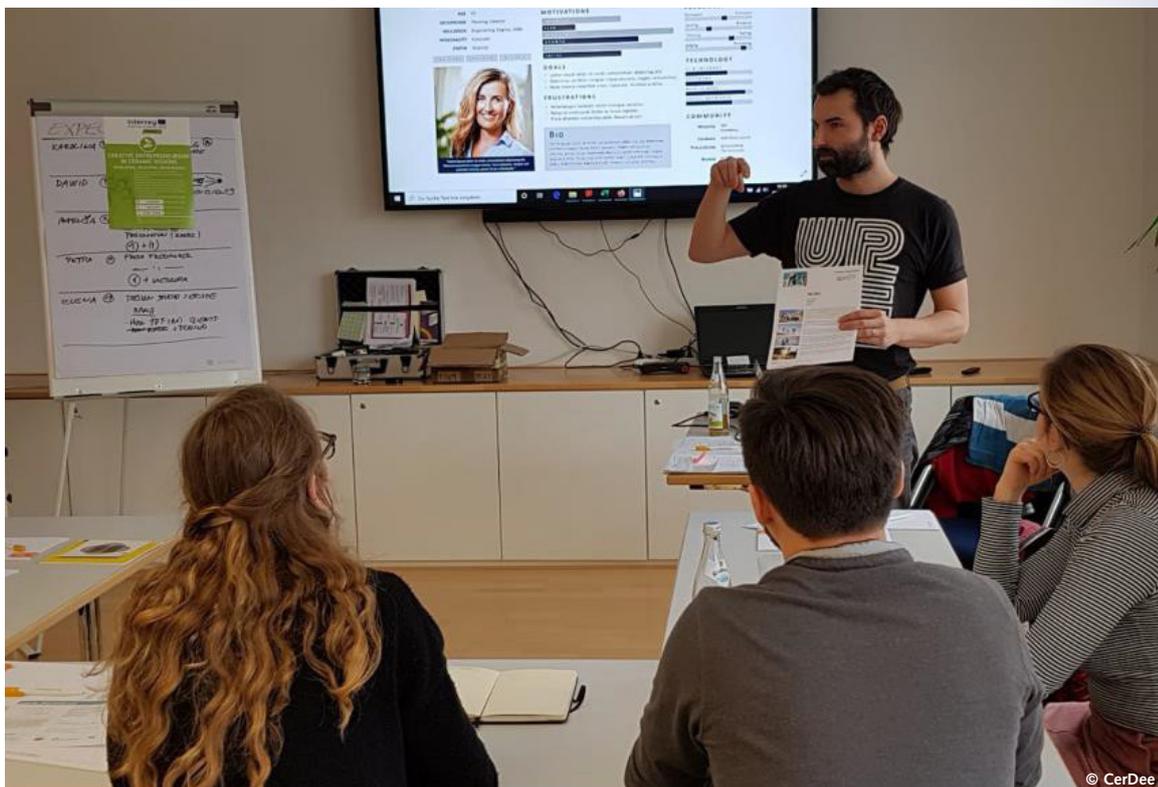
Im Rahmen des Projektes wurde eine transnationale Befragung der Keramiker\*innen im Projektraum durchgeführt. Damit war es zum ersten Mal möglich, in einem großen Umfang die verschiedenen Bedürfnisse und Wünsche der Zielgruppe zu erfassen und regionale Unterschiede, aber auch Gemeinsamkeiten in einigen der wichtigsten Keramikzentren Europas sichtbar zu machen und gegenüberzustellen. So können nun die Kräfte gebündelt werden und gemeinsam zielgerichtet auch transnationale Angebote erarbeitet werden, die den Bedürfnissen der Keramiker\*innen entsprechen. Ziel soll es sein, ihnen auf einem sehr schwierigen Marktumfeld, das vor allem von außereuropäischen Herstellern dominiert wird, ein besseres 'standing' zu verschaffen. Gemeinsam mit den tschechischen Partnern hat CerDee vor, ein Konzept für Co-Working-Spaces im tschechisch-deutschen Grenzraum zu entwickeln, deren Angebote sich ergänzen und so Synergien ergeben. Mit den Future Lights in Ceramics kommen zwölf junge Keramiker\*innen aus sieben europäischen Ländern zusammen, die sich austauschen, ihre unterschiedlichen Erfahrungen in gemeinsame Projekte einbringen und die gewonnenen Erkenntnisse wieder mit nach Hause nehmen und dort verbreiten.

### Fortführung der Netzwerke/Plattformen

CerDee selbst ist bereits eine Fortführung des schon bestehenden Netzwerkes vom Porzellanikon. Mit einigen der Projektpartnern besteht schon eine langjährige Partnerschaft. So werden auch in Zukunft enge Verbindungen bestehen bleiben, die sich beispielsweise durch den Austausch von Ausstellungen der Partnerstädte manifestieren. CerDee hat auf bestehenden Netzwerken aufgebaut, hat sie aber auch erweitert und vertieft.

### Dauerhafte Verankerung des Projekts in der Region

Neben der Website, die zur Anlaufstelle für alle Fragen zum Thema Keramik in Europa werden soll, ist geplant, die im Rahmen des Projektes erarbeiteten Konzepte zu Co-Working-Spaces umzusetzen, um so dauerhafte Angebote des gemeinsamen Arbeitens und des Wissensaustausches zu schaffen. Die z. T. noch fertigzustellenden Projektergebnisse, wie z. B. der Online-Business-Kurs oder das Handbuch, das sowohl gestalterische, handwerkliche als auch wirtschaftliche Aspekte behandeln soll, werden gemeinsam mit den Nutzer\*innen, den lokalen und regionalen Akteuren nach Bedarf angepasst und aktualisiert, um eine langfristige Nutzung zu gewährleisten.



- Förderzeitraum: 2019-2022
- Fördersumme: 1.8 Mio. € EFRE (von insgesamt 2.3 Mio. €)
- Leadpartner: Porzellanikon - Staatliches Museum für Porzellan Hohenberg a. d. Eger/Selb
- Weiterer deutscher Partner: Technische Universität Ilmenau
- Kooperationspartner insgesamt: 8 Partner aus 6 Ländern
- Mehr Infos unter <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/CerDee.html>





## Peripheral Access: grün und mobil im ländlichen Raum

Das Interreg Projekt *Peripheral Access* verfolgt das Ziel, durch neue Mobilitätsstrategien den Autoverkehr zu reduzieren und den öffentlichen Personennahverkehr zu stärken. Um dies zu erreichen, wurde untersucht, wie die Verkehrssysteme in ländlichen Regionen, dem Hinterland von Ballungsräumen sowie in Grenzregionen mit Hilfe intelligenter Technologien und einer verbesserten Kooperation künftig effizienter gestaltet werden können. In sieben mitteleuropäischen Regionen wurden neue Mobilitätsstrategien mit traditionellen und schon bestehenden Verkehrsstrukturen kombiniert, um die Intermodalität auf der lokalen und regionalen Ebene zu verbessern. So wurden beispielsweise Car-Sharing Konzepte, innovative Ideen für Parkplätze von Fahrrädern und Autos, Ladestationen für Elektroautos und neue Kommunikationstechnologien im Rahmen von Pilotprojekten gefördert. *Peripheral Access* wurde unter Federführung des Deutschen Verbands für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V. sowie unter der Beteiligung weiterer 8 Partnerinstitutionen aus Deutschland, Italien, Österreich, Slowenien, Polen, Tschechien und Ungarn durchgeführt.

### Konkrete Ergebnisse des Projekts

Über die Jahre konnten konkrete Ergebnisse durch das Projekt erzielt und unterschiedliche Maßnahmen in sieben Regionen Mitteleuropas entwickelt werden.

Im **Vogtland (Deutschland)** erfolgte die Umsetzung einer Marketingkampagne für eine grenzüberschreitende Eisenbahnstrecke über Thüringen und Sachsen bis nach Tschechien, mit dem Ziel einer Erhöhung der Nutzerzahlen. Damit konnten die zuvor sinkenden Fahrgastzahlen stabilisiert und sogar leicht erhöht werden.

In **Graz (Österreich)** wurde ein multimodaler Knoten in einer Umlandgemeinde gebaut und damit eine Erweiterung des städtischen Netzes von multimodalen Knoten in die Peripherie der Region geschaffen. Nach einem erfolgreichen Test stellt dieses Pilotprojekt die Grundlage für die Errichtung weiterer Knoten im ländlichen Raum der Region Graz dar.

In **Ljubljana (Slowenien)** wurde ein 'On-demand'-System mit zwei Ruftaxen in einer Landgemeinde an der Grenze zum Stadtgebiet eingerichtet, welches in das bestehende öffentliche Transportnetz und das Buchungssystem von Ljubljana integriert wurde. Damit konnte eine effektive Verlängerung der ÖPNV-Netzdichte und mehr Reichweite des öffentlichen Transportsystems des Metropolraums in die Umlandgemeinden erzielt werden.

In **Triest (Italien)** konnten zwei Buslinien in den abgelegenen Grenzregionen zu Slowenien eingerichtet werden. Damit wurden einige Teile der Region zum ersten Mal an das städtische Transportnetz von Triest angeschlossen. Zudem wurden die Buslinien als 'On-demand'-Service in Verbindung mit einer digitalen Buchungsplattform und mit einer variablen Streckenführung etabliert.

Flexible Transportlösungen in schwach besiedelten Gegenden mit geringer Nachfrage steigern deren Effizienz. Insbesondere für ältere Menschen wurde so der Zugang zum ÖPNV geschaffen.

Zudem ist in Triest die Offenheit für digitale Buchungssysteme und flexibles Routing gestiegen, und die administrativen Stellen in Ljubljana, unter anderem das Verkehrsministerium, sahen sich bereit, den Piloten dauerhaft zu finanzieren. Nicht nur Ljubljana, auch die anderen Regionen haben das Interesse und die Bereitschaft geäußert, die Piloten weiter zu finanzieren oder sogar auszuweiten.

### Zusätzliche Nutzung der transnationalen Zusammenarbeit in der Region

Durch das Projekt entwickelte sich ein reger Austausch von Wissen und Erfahrungen. Insbesondere während des Projektes erfolgte dieser Austausch auf dem „kurzen Dienstweg“, also bi- oder multilateral zwischen den Expert\*innen der beteiligten Organisationen, und es entstanden Netzwerke für die zukünftigen Kooperationen und Mittelbeantragungen. Zudem konnten durch die Projektförderung Mittel für innovative und neuartige Maßnahmen mobilisiert werden. Durch das Testen dieser neuen Lösungsansätze und auf Grundlage der Ergebnisse des Projektes ist es nun möglich, auf kommunaler Ebene zu entscheiden, ob einzelne Ansätze weiter finanziert oder ausgeweitet werden sollen. Es konnten durch das Projekt belastbarere Beziehungen auf der Arbeitsebene der Institutionen zwischen Fachpersonal aus verschiedenen europäischen Ländern aufgebaut werden, was insbesondere entlang von Grenzräumen von Relevanz und Vorteil ist.



### Fortführung der Netzwerke/Plattformen

Viele Arbeitsgruppen oder Austauschformate wurden durch die Partner im Rahmen der Projektaktivitäten bespielt. Ziel dieser Netzwerke war aber nicht nur der Austausch, sondern vor allem die gemeinsame Arbeit an lokalen Interventionen. Da diese Interventionen fortgeführt und in vielen Fällen erweitert werden, ist trotz dem Ende der Projektfinanzierung mit einer Verstetigung der Netzwerke zu rechnen.

### Akteursaktivierung und Projektintegration in die Region

Durch den Aufbau der Projektpartnerstruktur waren die Regionen von Anfang an in die Aktivitäten integriert. Für jeden Piloten und jeden regionalen Kontext war entweder ein Verkehrsunternehmen/Träger der Verkehrsorganisation oder die jeweiligen regionalen administrativen Ebenen, wie beispielsweise der Landkreis oder das Regionalmanagement, Mitglied im Projekt. Die Partner im Projekt haben dann die jeweiligen anderen Institutionen aktiviert und fungierten als helfende Vermittler.

### Dauerhafte Verankerung des Projekts in der Region

Eine dauerhafte Verankerung der Projekte wird durch die involvierten Partner weiter vorangetrieben. In vielen Fällen werden Anschlussinvestitionen durch die Kommunen oder Regionen bereitgestellt, da der Nutzen der Maßnahme im Projekt sichtbar gemacht wurde. Die Maßnahmen werden somit nicht nur erhalten, sondern auch ausgeweitet und dauerhaft in der Region etabliert.

- Förderzeitraum: 2017-2020
- Fördersumme: 1.7 Mio. € EFRE (von insgesamt 2.1 Mio. €)
- Leadpartner: Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V.
- Weiterer deutscher Partner: Zweckverband ÖPNV Vogtland
- Kooperationspartner insgesamt: 9 Partner aus 7 Ländern
- Mehr Infos unter <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/Peripheral-Access.html>





Der Hafen Venedig. Panoramic view Venice (North Adriatic Sea Port Authority (NASPA))

## InterGreen-Nodes: Der grüne & intermodale Letzte-Meile-Güterverkehr in der Stadt

Das Interreg Projekt InterGreen-Nodes leistet einen Beitrag zur umweltfreundlichen Transformation des Güterverkehrs in der Stadt. Dabei wurden internationale Verkehrsknoten, wie intermodale Terminals und Häfen und deren unmittelbare Umgebung, als wichtige Bestandteile des intermodalen Güterverkehrs in Europa eingehend analysiert. Das Projekt zielt vor allem auf eine verbesserte Koordinierung der verschiedenen Akteure des Güterverkehrs und versucht, die Abstimmungsprozesse zwischen den Interessen der Städte und den privaten Wirtschaftsakteuren vor dem Hintergrund der EU-Empfehlungen zum Güterverkehr zu optimieren. Auf diese Weise sollen sich die Terminals besser an die künftigen Anforderungen der wachsenden Güterverkehrsströme anpassen und die Terminalprozesse umweltfreundlich organisieren können. In dem Projekt arbeiten 13 Partner aus Deutschland, Italien, Ungarn und Slowenien unter der Federführung des Leadpartners, der Technischen Universität Wildau mit dem Ziel zusammen, die Effizienz und Nachhaltigkeit der Verkehrssysteme in Mitteleuropa zu erhöhen.

### Konkrete Ergebnisse des Projekts

InterGreen-Nodes hat die Halbzeit erreicht. Bislang wurden politische und regionale Randbedingungen sowie raumplanerische Anforderungen urbaner Knoten und ihre Verflechtung mit transeuropäischen Güterströmen analysiert.

Auf einer praktischen Ebene wurde ein vollelektrisches KV-Terminal (Einsatz von E-Fahrzeugen, elektrischen Umschlaggeräten und grüner Energieversorgung) im Berliner Westhafen, Solaranlagen in den Häfen in Berlin und Koper, sowie BREEAM und LEED-Ratings für besonders umweltfreundliche Bauweisen im Hafen von Budapest präsentiert. Parallel wurde ein Entscheidungssystem entwickelt, dass andere Häfen dabei unterstützen wird, ähnliche Lösungen zu implementieren. In der zweiten Projekthälfte werden weitere Demonstratoren, wie etwa ein vollelektrisches Binnenschiff (Berlin), eine

LNG-Tankstelle (Bologna) sowie eine CO<sub>2</sub>-reduzierte Transportkette, bestehend aus einem Transport per Segelschiff, dann per Schiene und Endauslieferung mit dem Lastenrad, präsentiert. Zur praktischen Umsetzung der entwickelten raumplanerischen und strategischen Lösungen werden regionale Aktionspläne, Toolboxes und Webinare Entscheidern künftig bei der Entwicklung ihrer eigenen Regionen helfen.

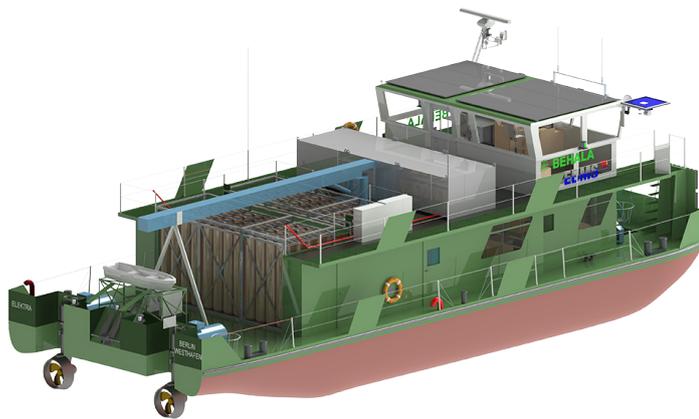
### Akteursaktivierung und Projektintegration in der Region

In jeder Projektregion sind ein Hafen (und damit ein Akteur aus der Praxis), eine Organisation auf strategischer Ebene (Behörde, Verband, IHK) und ein Forschungsinstitut als Projektpartner involviert. Diese Partner haben ihre jeweiligen Netzwerke aktiviert und damit

weitere Verbände und politische Akteure ins Projekt einbezogen. Auf diese Weise kann der klassische 'Triple-Helix'-Ansatz auf eine Vielzahl von Akteuren ausgeweitet werden. So werden Entscheider vor Ort durch die jeweiligen Partner an der Analyse des Status quo beteiligt und können unmittelbare Inputs geben. Sie werden dann dauerhaft in der Entwicklung regionaler Aktionspläne etc. beteiligt und können hier ebenfalls Inputs setzen. Schließlich werden Entscheider und Akteure durch regelmäßige Newsletter und zukünftig durch Webinare über das Projekt auf dem Laufenden gehalten.

### Zusätzliche Nutzung der transnationalen Zusammenarbeit in der Region

Für die transnationale Zusammenarbeit in der Region wurde ein Leader-Follower-Modell implementiert, bei dem Regionen und Akteure, die bestimmte Erfahrungen gemacht haben oder bestimmte Lösungen entwickelt haben, diese an andere Regionen vermitteln. Durch die Einbindung in die Scandria@Allianz wird den Akteuren vor Ort außerdem eine langfristige Kooperationsplattform geboten. Diese Kooperation bietet dann auch die Möglichkeit, Praktiken in anderen thematischen Bereichen kennenzulernen und umzusetzen. So konnten in der Allianz bereits Arbeitsgruppen zu den Themen „Digitalisierung“, „Multimodaler Verkehr“, „Alternative Antriebe“ und „Grenzüberschreitender Verkehr“ gebildet werden.



E-Schiff Elektra, eine der Demonstrationen im Projekt. (© TU Berlin-EBMS)



Westhafen in Berlin. BEHALA Trimodal Westhafen (Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH)

### Fortführung der Netzwerke/Plattformen

Die Projektergebnisse sind grundlegend auf eine dauerhafte Implementierung und langfristige Umsetzung ausgelegt. So werden die regionalen Aktionspläne auch nach Projektende weiterentwickelt und umgesetzt. Toolboxen und Webinare sind für die Umsetzung von Lösungen auch nach dem Projektende ausgelegt und technische Demonstratoren werden in aller Regel auch noch lange nach dem Projektende eingesetzt. Zudem werden alle Akteure über die Scandria@Allianz mit eingebunden. Die Scandria@Allianz ist eine länderübergreifende Kommunikations- und Kooperationsplattform für den Verkehr und die regionale Entwicklung. Hier werden weitere Webinare durchgeführt und Ergebnisse fortentwickelt.

### Dauerhafte Verankerung des Projekts in der Region

Die dauerhafte Verankerung des Projekts in der Region erfolgt auf drei Ebenen:

- Durch die Umsetzung der entwickelten regionalen Aktionspläne.
- Durch die Umsetzung/Nachahmung der technischen Demonstratoren.
- Durch die Umsetzung neuer Projekte, die durch die entwickelten Strategien und Grundlagen implementiert werden.

- Förderzeitraum: 2019-2022
- Fördersumme: 1.8 Mio. € EFRE (von insgesamt 2.3 Mio. €)
- Leadpartner: Technische Hochschule Wildau
- Weitere deutsche Partner: Rostock Port GmbH, Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH, Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern, Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg
- Kooperationspartner insgesamt: 13 Partner aus 4 Ländern
- Mehr Infos unter <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/InterGreen-Nodes.html>



# Ein Blick in die Zukunft: Wie soll die neue Förderperiode aussehen?

## Die neue Struktur von Interreg

Die neue Struktur der Interreg-Programme wird sich an den Rahmenbedingungen der Kohäsionspolitik für die Förderperiode 2021-2027 orientieren, die noch stärker als bisher an die Erfordernisse der Städte und Regionen angepasst sind. Die begrenzten Ressourcen sollen insbesondere dort Verwendung finden, wo sie am dringendsten benötigt werden. Durch den Fokus auf fünf Investitionsprioritäten wird somit die regionale Entwicklung thematisch strukturiert.

- |        |   |
|--------|---|
| Ziel 1 | Ein intelligenteres Europa durch Innovation, Digitalisierung, wirtschaftlichen Wandel sowie Förderung kleiner und mittlerer Unternehmen.  |
| Ziel 2 | Ein grüneres, CO <sub>2</sub> -freies Europa, welches das Übereinkommen von Paris umsetzt und in die Energiewende, in erneuerbare Energien und in den Kampf gegen den Klimawandel investiert.                   |
| Ziel 3 | Ein stärker vernetztes Europa mit strategischen Verkehrs- und Digitalnetzen.  |
| Ziel 4 | Ein sozialeres Europa, das die Europäische Säule sozialer Rechte umsetzt und hochwertige Arbeitsplätze, Bildung, Kompetenzen, soziale Inklusion und Gleichheit beim Zugang zu medizinischer Versorgung fördert. |
| Ziel 5 | Ein bürgernäheres Europa durch Unterstützung lokaler Entwicklungsstrategien und nachhaltiger Stadtentwicklung in der gesamten EU.   |

Aufbauend auf den bisherigen Ergebnissen und einer gründlichen Analyse der vorhandenen Daten sowie in enger Kooperation mit den Vertretern aus den CENTRAL EUROPE-Programmstaaten werden seit Anfang 2020, ausgehend von den gezeigten Rahmenbedingungen und ausgerichtet an den Bedürfnissen des Raums, die spezifischen Ziele des Programms entwickelt. In einem offenen und integrativen Prozess waren Akteure aus laufenden Projekten, weitere Interessensvertreter sowie Experten eingeladen, während der Erarbeitung der künftigen Programmstrategie regelmäßig online Feedbacks und in virtuellen Workshops Anregungen einzubringen.

Im Ergebnis hat sich die Arbeitsgruppe „Interreg CENTRAL EUROPE 2021+“ auf eine Reihe von vorläufigen Themenfeldern geeinigt, die für die weitere transnationale Zusammenarbeit im Programmraum Mitteleuropa als besonders relevant erachtet werden. Basierend auf den kohäsionspolitischen Rahmenregelungen wurden im aktuellen Entwurf vom Dezember 2020 vier Prioritäten und neun spezifische Ziele definiert:

### Priorität 1: Ein intelligenteres Mitteleuropa durch Kooperation

- SO 1.1. Stärkung der Innovationskapazitäten in Mitteleuropa
- SO 1.2. Entwicklung von Kompetenzen in den Bereichen intelligente Spezialisierung, industrieller Wandel und Unternehmertum in Mitteleuropa

### Priorität 2: Ein umweltfreundlicheres Mitteleuropa durch Kooperation

- SO 2.1. Unterstützung der Energiewende hin zu einem klimaneutralen Mitteleuropa
- SO 2.2. Stärkung der Widerstandsfähigkeit gegenüber dem Klimawandel in Mitteleuropa
- SO 2.3. Förderung der Kreislaufwirtschaft in Mitteleuropa
- SO 2.4. Umweltschutz in Mitteleuropa

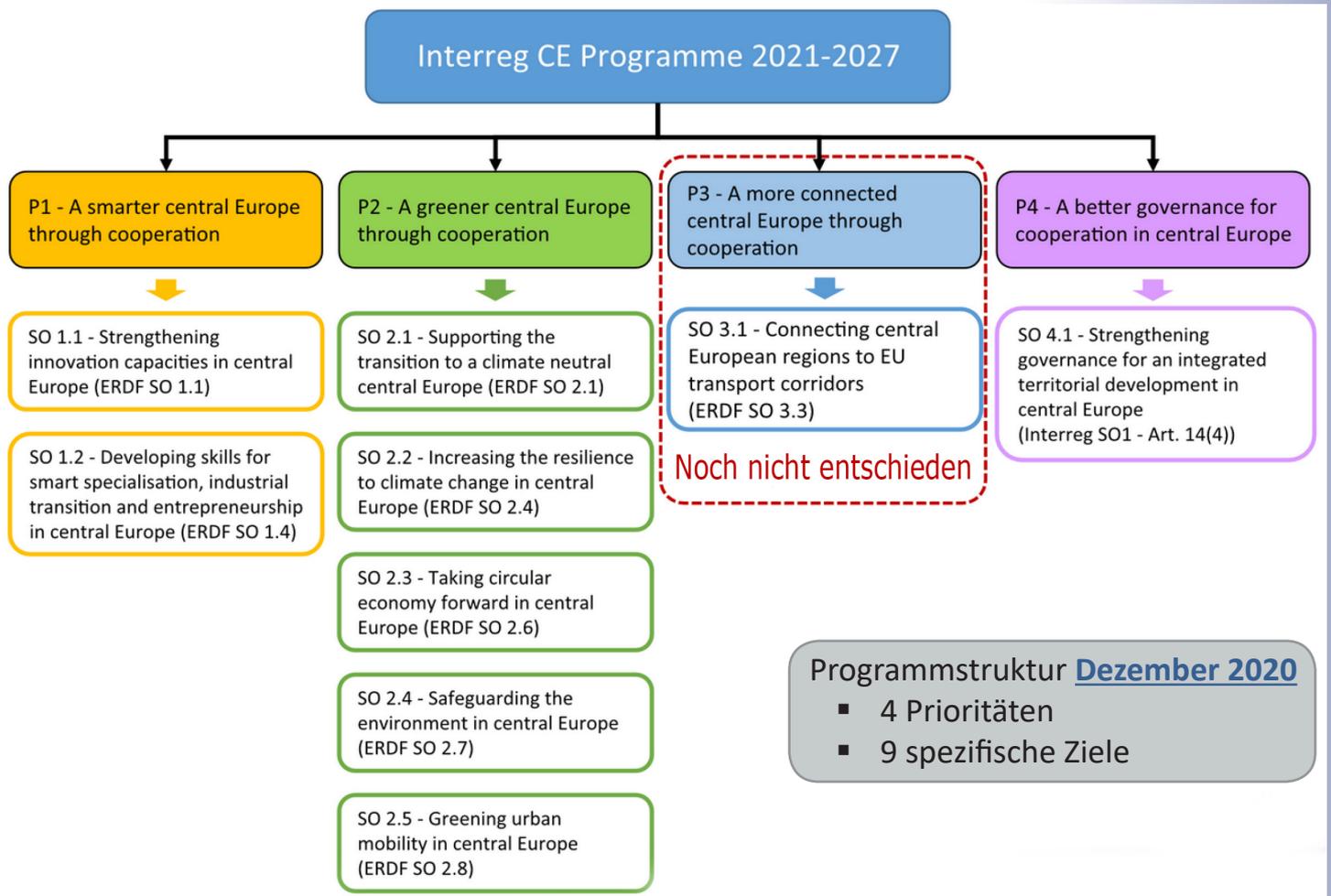
### Priorität 3: Ein stärker vernetztes Europa durch Zusammenarbeit

- SO 3.1. Verbesserung der Verkehrsanbindung ländlicher und peripherer Regionen in Mitteleuropa
- SO 3.2. Umweltfreundliche Gestaltung der städtischen Mobilität in Mitteleuropa

### Priorität 4: Eine bessere Governance für die Zusammenarbeit in Mitteleuropa

- SO 4.1. Stärkung der Governance für eine integrierte räumliche Entwicklung in Mitteleuropa

Die folgend aufgeführte Grafik gibt einen Überblick der geplanten Programmstruktur:



## Ausblick und Termine

### Vorläufiger Zeitplan (Stand Dezember 2020)

Der Entwurf des Förderprogramms wird bis Anfang 2021 weiter überarbeitet und spezifiziert – unter anderem hinsichtlich der Entscheidung über die Ausgestaltung der Priorität 3 (Transport). Mit dem voraussichtlichen Ende dieses Prozesses in der Arbeitsgruppe im Frühjahr 2021 beginnt das formale Genehmigungsverfahren der zuständigen Generaldirektion Regionalpolitik und Stadtentwicklung der Europäischen Kommission. Die Details für die Einreichung neuer Projekte (1. Call) werden nach der offiziellen Genehmigung des neuen Kooperationsprogramms auf der Seite des gemeinsamen Sekretariats in Wien veröffentlicht.

Vss. Frühjahr 2021

Finaler Programmentwurf der Arbeitsgruppe 2021+

Vss. Sommer 2021

Genehmigung des Programms durch die europäische Kommission

1. Halbjahr 2021

Pre-Call Informationen (Eckpunkte und Zeitplan) sowie Start der online „matchmaking community“



2. Halbjahr 2021

Offizieller Start des 1. Calls

©drawnalism

Disclaimer: Die Terminkette ist vorbehaltlich der Entscheidungen der Arbeitsgruppe 2021+ und der europäischen Kommission.

## Ausblick und Termine:

Termine und Veranstaltungen



*Wir wünschen Ihnen friedvolle  
Weihnachten und einen  
positiven und gesunden Aufbruch  
in das Jahr 2021!*

PS: Aktuell liegen uns keine konkreten CENTRAL Termine vor.

## Kontakt



**Leibniz-Institut  
für ökologische  
Raumentwicklung**

Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung e. V.  
National Contact Point CENTRAL EUROPE Deutschland  
Dr. Bernd Diehl  
Adresse: Weberplatz 1, 01217 Dresden  
Telefon 0351 4679 277 | E-Mail: b.diehl@ioer.de

CENTRAL EUROPE-Info ist ein Informationsservice der Nationalen Kontaktstelle für das INTERREG B CENTRAL EUROPE-Programm. Trotz sorgfältiger Bearbeitung kann keine Gewährleistung für Richtigkeit, Aktualität und Vollständigkeit der Informationen übernommen werden.

Die Nationale Kontaktstelle Deutschland – CENTRAL EUROPE Contact Point wird im Rahmen des „CENTRAL EUROPE-Programms“ durch den Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung finanziert.

## Impressum

Herausgeber  
National Contact Point CENTRAL EUROPE Deutschland am  
Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung e. V.  
Weberplatz 1, 01217 Dresden  
Texte: Dr. Bernd Diehl & Melissa Leimkühler  
Gestaltung: Natalija Leutert & Melissa Leimkühler

INTERREG in Deutschland auf den Seiten des BBSR:  
[www.interreg.de](http://www.interreg.de)

Deutsche Kooperationsräume:  
[www.alpine-space.eu](http://www.alpine-space.eu)  
[www.interreg-baltic.eu](http://www.interreg-baltic.eu)  
[www.interreg-central.eu](http://www.interreg-central.eu)  
[www.interreg-danube.eu](http://www.interreg-danube.eu)  
[www.northsearegion.eu](http://www.northsearegion.eu)  
[www.nweurope.eu](http://www.nweurope.eu)