



Bundesministerium
für Verkehr, Bau-
und Wohnungswesen

Interreg II C

Transnationale
Zusammenarbeit
auf dem Gebiet der
Raumentwicklung

20
BEISPIELPROJEKTE



Bundesamt
für Bauwesen und
Raumordnung



ostseeraum



nordseeraum



CADSES



NWMA



IRMA



alpenraum



I M P R E S S U M

Herausgeber:

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)

Deichmanns Aue 31 – 37

D-53179 Bonn

Kontakt:

Brigitte Ahlke (BBR)

brigitte.ahlke@bbr.bund.de

Dezember 2001

Bearbeitung:

Planungsgruppe agl

Großherzog-Friedrich-Straße 140

66121 Saarbrücken

Kontakt: Andrea Hartz (agl)

andreaartz@agl-online.de

Gestaltung, Satz und Produktion:

KOMBO Medien Design Rainer Geyer, Köln

Druck:

Warlich Druck, Meckenheim

20 BEISPIELPROJEKTE

Inhalt	Vorwort	4
	Interreg II C – ein Rückblick auf eine erfolgreiche Initiative	7
	Gute Beispiele in Interreg II C	19
	Ostseeraum	
	1. Waterfront Urban Development (WUD) – Ein Netzwerk von Städten im Ostseeraum	20
	2. STRING – Südwestliche transregionale Ostseeregion	21
	3. SuPortNet – Nachhaltige Raumentwicklung durch ein Netzwerk von Sportboothäfen in der Ostseeregion	22
	4. Baltic CHAIN – Clearing House (Vermittlungs-) und Informationsnetzwerk	23
	Nordseeraum	
	5. NORCOAST/SeaGIS – Integrierte(s) Küstenzonenmanagement und –planung	24
	6. Entwicklung eines Netzwerks von Short Sea Shipping Promotion Centres	25
	7. Nordseeküstenradweg	26
	8. TEN – Wiederherstellung Transnationaler Ökologischer Netzwerke	27
	Mitteeuropäischer, Adriatischer, Donau- und Südosteuropäischer Raum – CADSES	
	9. Vision Planet - Erarbeitung von Perspektiven und Strategien der Raumentwicklungspolitik	28
	10. FOCUS – Die Zukunft der altindustrialisierten Städte und Regionen in Mittel- und Osteuropa	29
	11. Magistrale für Europa – Eisenbahnlinie Paris-Strasbourg-Stuttgart-München-Salzburg-Wien-Budapest.	30
	12. Transnationale touristische Entwicklung der Elbe als Faktor nachhaltiger Raumentwicklung – »Blaues Band Elbe/Labe«®	31
	Nordwesteuropäischer Metropolraum – NWMA	
	13. Neue ... StadtLandschaften – Neue Wege sozialverträglicher Entwicklung von StadtLandschaften	32
	14. TRADE – Koordination der transnationalen Raumordnungspolitik für die regionale Entwicklung von Einkaufszentren »auf der grünen Wiese«	33
	15. HST – Internationales Netzwerk von Hochgeschwindigkeitszügen in städtischen Räumen	34
	16. ERIH – Europäische Route der Industriekultur	35
	Vorbeugender Hochwasserschutz Rhein-Maas – IRMA	
	17. Hochwasserschutz am Rhein: Vorsorge hinter den Deichen	36
	18. Deichrückverlegung Bislicher Insel	37
	Alpenraum	
	19. Gemeinденetzwerk »Allianz in den Alpen«	38
	20. Umweltfreundliche Reiselogistik	39
	Interreg III B – Perspektiven für die transnationale Kooperation in der Raumentwicklung	40
	Quellen und Nachweise	45
	Kontakte und Links	47
	Datenbank der Interreg II C-Projekte mit deutscher Beteiligung (CD ROM)	48



Die transnationale, staatenübergreifende Zusammenarbeit leistet einen bedeutenden Beitrag zur Schaffung eines wirtschaftlich starken und sozial wie regional ausgewogenen europäischen Raumes. Der mit der EU-Gemeinschaftsinitiative Interreg II C eingeschlagene Weg einer modernen Raumentwicklungspolitik hat sich als erfolgreich herausgestellt. Dies ist das Ergebnis der Bilanz über Interreg II C, die es nun zu ziehen gilt: Denn die im Rahmen von Interreg II C initiierten und geförderten Projekte werden spätestens zum Ende des Jahres 2001 abgeschlossen und die Zusammenarbeit in der neuen Programmperiode Interreg III B hat bereits begonnen.

Aus diesem Anlass lohnt ein Blick zurück. Mit der 1996 aufgelegten Gemeinschaftsinitiative Interreg II C hat die Europäische Kommission bereits in der Erarbeitungsphase des Europäischen Raumentwicklungskonzeptes (EUREK) ein Förderprogramm geschaffen, mit dem die transnationale Zusammenarbeit zur Raumentwicklung in gemeinsamen Verwaltungs- und Finanzstrukturen erprobt werden sollte. Im Mittelpunkt stand die Durchführung gemeinsamer Projekte, die die politischen Ziele und Optionen des Europäischen Raumentwicklungskonzeptes beispielhaft umsetzen und konkretisieren. Damit haben die Mitgliedstaaten, die Städte und Regionen Neuland betreten.

In Deutschland und seinen Nachbarstaaten ist diese Initiative auf eine äußerst positive Resonanz gestoßen. In den sechs Kooperationsräumen mit deutscher Beteiligung konnten im Zeitraum von 1997 bis 1999 insgesamt rd. 230 Mio. Euro Fördermittel für 341 Projekte gebunden werden. Deutschland ist im Durchschnitt an jedem zweiten Kooperationsprojekt in diesen Räumen beteiligt. Leider können in dieser Broschüre nicht alle Projekte vorgestellt werden, obwohl sie überzeugend den Mehrwert transnationaler Zusammenarbeit belegen und es verdienen, einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht zu werden. Die Auswahl einiger guter Beispielprojekte fiel daher nicht leicht.

Die ausgewählten Beispiele zeigen eindrucksvoll, dass an den meisten Projekten gleich eine ganze Reihe von Partnern der regionalen und lokalen Ebene beteiligt waren, die auch maßgeblich die Kofinanzierung der Projekte übernahmen. Das Interesse ist deshalb so groß, weil Interreg II C die Chance eröffnet, regionale Entwicklungsprojekte in einen grenzüberschreitenden, transnationalen und europäischen Kontext zu stellen. Die Beispiele zeigen auch, dass die partnerschaftliche Entwicklung von Strategien und ihre Umsetzung in gemeinsamen Projekten nicht nur den Erfahrungsaustausch fördert.



Durch zusammenhängende und aufeinander abgestimmte Maßnahmen können vielmehr Synergieeffekte erzielt werden, die durch einzelne, nicht abgestimmte Aktivitäten nicht zu erreichen wären. Die Zusammenarbeit stärkt die Entwicklungschancen der Städte und Regionen im europäischen und weltweiten Wettbewerb.

Die positiven Ergebnisse und Erfahrungen der Zusammenarbeit bestärken Bund und Länder, den eingeschlagenen Weg der transnationalen Zusammenarbeit auch in den nächsten Jahren fortzusetzen und zu intensivieren - und das mit einem erheblich höheren Mittelvolumen. In den fünf Kooperationsräumen mit deutscher Beteiligung stehen in der Interreg III B-Periode bis 2006 insgesamt rd. 744 Mio. Euro Fördermittel für transnationale Raumentwicklungsprojekte zur Verfügung. Standen bislang vielfach konzeptionelle und strategische Projekte im Mittelpunkt des Interesses, geht es bei Interreg III B verstärkt um investitionsvorbereitende Maßnahmen.

Der Schwerpunkt für Deutschland wird dabei – wie auch bisher schon – in der Zusammenarbeit mit den Staaten Mittel- und Osteuropas liegen. Zum einen sieht die Bundesregierung die Einbeziehung dieser Staaten als einen wichtigen Schritt zur Vorbereitung auf den angestrebten EU-Beitritt an. Zum anderen ist diese Zusammenarbeit auch für die deutschen Städte und Regionen von besonderer Bedeutung. Im Ostseeraum etwa strebt die Bundesregierung mit Interreg III B eine bessere Integration der Länder Mecklenburg-Vorpommern, Berlin und Brandenburg in den Ostseeraum an und damit die Schaffung von zusätzlichen Wirtschafts- und Beschäftigungsmöglichkeiten.

Solche Ansätze werden umso wichtiger, da sich mit der bevorstehenden EU-Erweiterung auch die regionalen Disparitäten in der erweiterten Europäischen Union vergrößern und sich die Fördergebiete der Europäischen Regionalpolitik zugunsten der Beitrittsländer verschieben. Die transnationale Zusammenarbeit trägt dazu bei, die Regionen fit zu machen für den Wettbewerb Europas in einer globalisierten Welt.

In diesem Sinne wünsche ich mir auch für Interreg III B eine aktive Beteiligung der Städte und Regionen sowie eine Vielzahl erfolgreicher transnationaler Projekte zur Raumentwicklung.

Kurt Bodewig
Bundesminister für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen



Interreg II C – ein Rückblick auf eine erfolgreiche Initiative

Die europäische Integration erfordert eine intensivere Zusammenarbeit der europäischen Staaten und Regionen in der Raumentwicklung.

Die großen politischen Herausforderungen in Europa machen eine intensive Zusammenarbeit der europäischen Staaten und Regionen unumgänglich: Der europäische Binnenmarkt und die europäische Währungsunion erfordern gemeinsame Strategien, um entstehende Ungleichgewichte in der wirtschaftlichen Entwicklung zu verringern. Die Erweiterung der Europäischen Union nach Mittel- und Osteuropa und ihre Folgen müssen gemeinsam bewältigt werden. Die Entwicklung der europäischen Verkehrsnetze, aber auch der großen Flusssysteme, wie beispielsweise von Oder und Donau, setzen eine Verständigung über Grenzen hinweg voraus. Schutz und nachhaltige Nutzung von Nord- und Ostsee oder der Alpen bedürfen einer Kooperation aller betroffenen Staaten.

Diese Beispiele zeigen deutlich: Die europäischen Bezüge für die Raumentwicklung in Deutschland und allen anderen europäischen Staaten nehmen zu. Die zukünftigen Herausforderungen allein auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene zu bewältigen, wird im Zuge fortschreitender Globalisierung und europäischer Integration zunehmend schwieriger. Die Zusammenarbeit der europäischen Staaten und ihrer Städte und Regionen auf dem Gebiet der Raumentwicklung über nationale Grenzen hinweg wird deshalb immer wichtiger.

Die Gemeinschaftsinitiative Interreg II C zur Förderung der transnationalen Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Raumentwicklung war ein erfolgreiches »Experiment«.

Im Rahmen der Gemeinschaftsinitiative Interreg II C unterstützte die Europäische Kommission erstmals die transnationale Zusammenarbeit in der Raumentwicklung in europäischen Großräumen. Das Förderprogramm bot Anreize, um die europäischen Regionen für eine zu Beginn für alle Planungsebenen aufwändige und herausfordernde transnationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Raumentwicklung zu gewinnen. Im Zeitraum von 1997 bis 1999 flossen in 341 Projekte insgesamt rund 230 Mio. Euro Fördermittel.



Integriertes Küstenmanagement – ein Schwerpunkt europäischer Zusammenarbeit



Die Zusammenarbeit bei der Entwicklung des Tourismus wird gefördert



Der Schutz und die Erhaltung von Kulturlandschaften sind wichtige Aufgaben

Es wurden erstmals gemeinsame transnationale Verwaltungs- und Finanzstrukturen zur Steuerung und Umsetzung der Programme geschaffen. Die Programme konnten so direkt aus überregionaler und staatenübergreifender Sicht entwickelt werden. Die Projekte wurden gemeinsam auf den Weg gebracht. Über die Genehmigung der Projekte entschied nicht die Europäische Kommission, sondern der transnationale Lenkungsausschuss, in dem alle beteiligten Partnerstaaten vertreten waren. Bund und Länder nahmen ihre Verantwortung in den transnationalen Gremien gemeinsam wahr. Die Entscheidung, ob einem Projektantrag stattgegeben wurde oder nicht, wurde im Konsens getroffen. Damit kamen nur Projekte zum Zug, an denen alle beteiligten Staaten des Kooperationsraumes – auch die teilnehmenden Drittstaaten – Interesse hatten. Interreg II C hat damit das erklärte Ziel erreicht, neue Verfahren und Formen der Zusammenarbeit zwischen der Kommission, den Mitgliedstaaten und deren Gebietskörperschaften zu entwickeln und zu erproben.

In zahlreichen transnationalen Projekten konnten die Staaten und Regionen grundlegende Erfahrungen mit Kooperationen in größeren transnationalen Räumen sammeln. Das Konzept, die europäische Integration über eine projektgebundene Zusammenarbeit in der Raumentwicklung voranzutreiben, hat sich bewährt. Ohne die Förderung im Rahmen der Gemeinschaftsinitiative und das Engagement aller Beteiligten und Projektpartner wäre die transnationale Zusammenarbeit nicht in dem Umfang möglich, wie sie heute in Europa stattfindet – ein konkreter Beitrag zu einer integrierten europäischen Raumentwicklung.



Umweltsensitiver Tourismus – Chance für den Alpenraum

Trotz aller (Start)Schwierigkeiten, die die transnationale Kooperation auf allen Verwaltungsebenen mit sich brachte, bieten die Erfahrungen, die in diesen Projekten gesammelt werden konnten, eine hervorragende Ausgangsposition für eine erfolgreiche Vertiefung der Zusammenarbeit im Rahmen der Folgeinitiative Interreg III B.

Die rege Beteiligung deutscher Projektpartner spiegelt die positive Resonanz auf die Interreg-Gemeinschaftsinitiative wider.

Deutschland beteiligte sich an 159 Projekten in fünf Interreg II C-Kooperationsräumen: im Ostseeraum, Nordseeraum, Nordwesteuropäischen Metropolraum (NWMA), im »Mittleuropäischen, Adriatischen, Donau- und Südosteuropäischen Raum« (CADSES) sowie im Programmraum Vorbeugender Hochwasserschutz Rhein-Maas (IRMA). Hinzu kommen die Projekte im Alpenraum, in dem Projekte mit vergleichbaren Zielsetzungen im Rahmen der Pilotaktion nach Art. 10 EFRE-VO gefördert wurden.



Häfen – hier der Hamburger Hafen – sind ein wichtiges Bindeglied im intermodalen Verkehr



Innerstädtische Parks – ein Zeichen hoher Standortqualität, hier der Englische Garten in München

Deutsche Projektpartner waren damit im Durchschnitt an jedem zweiten transnationalen Kooperationsprojekt beteiligt und in über einem Viertel aller Projekte federführend. Oftmals übernahmen mehrere regionale Partner die Kofinanzierung des Projektes. Das große Interesse der Länder, aber auch der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften an Interreg II C lässt sich nicht zuletzt darauf zurückführen, dass die Gemeinschaftsinitiative die Möglichkeit eröffnete, innovative regionale Entwicklungsprojekte über Grenzen hinweg mit Partnern anderer europäischer Staaten zu initiieren und umzusetzen.

Projekte in den Kooperationsräumen

Kooperationsraum	Projekte insgesamt	deutsche Beteiligung	deutscher Hauptantragsteller
Ostsee	45	36	19
Nordsee	45	28	7
CADSES	45	26	18
NWMA	45	20	3
IRMA	153	49	45
Alpen	9	6	1

Interreg II C-Kooperationsräume



Deutschland setzt politische Akzente im Interreg-Prozess.

Das bundesdeutsche Engagement setzte zwei deutliche Schwerpunkte: Einer der Schwerpunkte lag in der Hochwasservorsorge-Region Rhein-Maas. Auf 49 Projekte zum Vorbeugenden Hochwasserschutz mit deutscher Beteiligung, in denen teilweise bereits investive Maßnahmen durchgeführt werden konnten, entfielen ca. 35 Mio. EURO Fördermittel.

Gleichzeitig wurden verstärkt Projekte im Ostsee- und CADSES-Raum auf den Weg gebracht. Dieser Schwerpunkt spiegelt die politische Priorität der Bundesraumordnung wider, das Engagement in der transnationalen Kooperation zu bündeln, um die räumliche Integration in Mitteleuropa zu stärken und Hilfestellung bei der Vorbereitung der osteuropäischen Länder auf deren EU-Beitritt zu leisten. Rückblickend lässt sich feststellen: Im Rahmen von Interreg II C konnten viele Partner in Mittel- und Osteuropa für eine intensive Zusammenarbeit gewonnen werden, obwohl sie nicht direkt an den Interreg-Mitteln partizipieren konnten, sondern sich mit nationalen oder Mitteln aus dem Phare-Programm beteiligten.

Das Spektrum der Interreg II C-Projekte zeigt die Vielfalt transnationaler Kooperationen auf.

Die Ausrichtung der Gemeinschaftsinitiative und deren Förderbedingungen ließen ein breites Spektrum an unterschiedlichen Projektarten zu, um die Chancen der transnationalen Zusammenarbeit bestmöglich nutzen zu können. So wurde die Erarbeitung bzw. Durchführung von Konzepten, Szenarien, Planungsaktivitäten, »Networking«, Pilotaktionen, Machbarkeitsstudien bis hin zu kleineren komplettierenden Infrastrukturmaßnahmen in konkreten Zusammenhängen erprobt.

Auf der Ebene der Kooperationsräume liegen heute Raumentwicklungskonzepte – die sogenannten *Vision-Projekte* – vor, die gemeinsame Leitbilder und Handlungsfelder für die zukünftige Kooperation beinhalten. An der Erarbeitung dieser meist auf den gesamten Kooperationsraum bezogenen Strategien wirkten Akteure aller beteiligten Staaten mit, so dass diese Leitbilder und Handlungsfelder auf einer breit angelegten Zusammenarbeit im Kooperationsraum fußen. Sie schaffen einen Orientierungsrahmen für die langfristige Zusammenarbeit sowie für konkrete zukünftige Aktionen und Maßnahmen.

Die *Vision-Projekte*

- *VASAB 2010+ – Aktionsprogramm zur Raumentwicklung im Ostseeraum*
- *NorVision – Ein räumliches Leitbild für den Nordseeraum*
- *Vision Planet – Ein räumliches Leitbild für den CADSES-Raum*
- *Spatial Vision – Ein räumliches Leitbild für Nordwesteuropa*
- *REGIONALP – Transnationale Raumentwicklung und Raumplanung in den Alpen*



Die Hanse – ein Städtenetz mit Tradition hier ein Blick auf die Hamburger Speicherstadt



Regionale Zentren erfüllen wichtige Funktionen hier ein Blick auf Greifswald

Raumentwicklungskonzeptionen entstanden darüber hinaus für Teilräume, in denen große Infrastrukturprojekte und Entwicklungskorridore in eine integrierte Planung eingebettet oder Potenziale transnationaler Regionen gemeinsam genutzt werden sollten.

Die Zusammenarbeit stellte alle beteiligten Partner vor große Herausforderungen: Sie mussten sich nicht nur mit unterschiedlichen Sprachen, sondern auch mit unterschiedlichen Planungssystemen und -auffassungen auseinandersetzen. Als sehr hilfreich für diesen Verständigungsprozess erwiesen sich transnationale Planungshandbücher.

Weitere Grundlagen für den gemeinsamen Planungsprozess lieferten Projekte, die sich mit der Bereitstellung raumrelevanter Daten und deren Verarbeitung beschäftigten.

Um den Erfahrungsaustausch in Interreg II C für einen größeren Kreis von Akteuren nutzbar zu machen und Grundlagen für gemeinsame transnational wirksame Strategien zu legen, widmeten sich zahlreiche Projekte der Zusammenstellung planerischer Ansätze und Verfahren sowie guter Lösungen in der Raumentwicklung. Viele Projekte nutzten die vergleichende Auswertung unterschiedlicher Planungsansätze von Projektpartnern zu einem Einstieg in die Erarbeitung gemeinsamer Planungsstrategien.

Die Entwicklung übertragbarer und somit transnational wirksamer Planungsstrategien war ein Arbeitsschwerpunkt zahlreicher Projekte in Interreg II C, die sich mit ganz unterschiedlichen Themenfeldern befassten. Die Entwicklung gemeinsamer Planungsansätze und -methoden verbanden die Projektpartner oftmals mit konkreten Pilotaktionen in ihren Regionen oder Städten, um deren Umsetzbarkeit und Praxisnähe in konkreten Zusammenhängen zu erproben.

BEISPIELE

- *Baltische Brücke – Transregionale strukturelle Konzepte für ein Gebiet der Ostseeregion*
- *NETA – Nordeuropäische Handelsachse (NWMA, Nordseeraum)*

- *Baltic Manual – Handbuch der Planungsbegriffe im Ostseeraum*
- *Vermittlung von raumplanerischem Wissen (CADSES)*

- *BEIDS – Umweltinformationssystem für den Ostseeraum*
- *MapBSR – Erarbeitung einer Datenbasis für eine digitale Karte der Ostseeregion*

- *»Good practice guide« zur Implementierung von Programmen und Projekten nachhaltiger Raum- und Regionalpolitik (Alpenraum)*
- *PLAIN – Lokale und regionale Planungsinstrumente für eine nachhaltige Raumentwicklung in den Ländern des CADSES-Raumes*

- *Internationale Vergleichsprojekte für das Planspiel Leipzig-Grünau: Weiterentwicklung großer Neubaugebiete in Ostmitteleuropa*
- *SOS – Nachhaltige Freiraumentwicklung in Nordwesteuropa*
- *MATROS – Entwicklung von Raumplanungsmethoden für ein integriertes maritimes Transportsystem in der Ostseeregion*
- *ODERREGIO – Transnationale Konzeption zur raumordnerischen Hochwasservorsorge im Einzugsgebiet der Oder (CADSES)*

Mit dem »Brückenschlag« zwischen raumrelevanten wirtschaftlichen Aktivitäten und einer integrierten Raumentwicklungsstrategie befassten sich viele der Interreg II C-Projekte.



Die Integration fachplanerischer Inhalte in die Raumentwicklungsplanung stand beispielsweise bei den sogenannten »Atlantenprojekten« im Rahmen des Vorbeugenden Hochwasserschutzes im Vordergrund.

Ein Schwerpunkt in Interreg II C lag auf den »Netzwerkprojekten«, die sich zum Ziel setzten, stabile Partnerschaften und Netzwerke zwischen den beteiligten Akteuren bzw. Städten und Regionen aufzubauen.

BEISPIELE

- *BOP – Nutzen von Pipelines (Nordseeraum)*
- *TransLogis – Stärkung der regionalen Raumstrukturen durch intelligente multimodale Transportsysteme (Ostseeraum)*
- *Spatial Planning and Freight Transport Corridors (NWMA)*
- *COFAR – Common Options for Airport Regions (NWMA)*

- *Grenzüberschreitender Atlas der Überschwemmungsgebiete im Einzugsgebiet der Mosel (Gefahrenatlas)*
- *Ermittlung von Überschwemmungsgebieten im Einzugsgebiet des Main in Bayern*

- *Kooperative Netzwerke – Kooperation von Groß- und Mittelstädten in Mittel- und Südosteuropa*
- *INTEMIGRA – Infonet, Beschäftigung, Integration (CADSES)*
- *Netzwerk Wissensfluss für Internethandel (Nordseeraum)*
- *I-Sea-U – ein virtuelles Netzwerk von Universitäten (Nordseeraum)*

Die Interreg II C-Projekte investierten mit dem Druck von Broschüren und Flyern, der Durchführung von Workshops, Seminaren und Konferenzen sowie dem Installieren von Webseiten viel Engagement in die Verbreitung ihrer Ergebnisse und in Öffentlichkeitsarbeit. Projekte wie beispielsweise die *Sensibilisierung der Bevölkerung für den vorbeugenden Hochwasserschutz* waren vollständig auf das Ziel ausgerichtet, die Bevölkerung über raumrelevante Aktivitäten und Maßnahmen in Interreg II C zu informieren.



Leistungsfähige Verkehrssysteme verknüpfen die Regionen

BEISPIELE

Nicht zuletzt wurden insbesondere im Vorbeugenden Hochwasserschutz Fördermittel und nationale Kofinanzierungsmittel in investiven Maßnahmen gebunden. Dabei wurden nicht nur deutsche Kofinanzierungsmittel in Deutschland eingesetzt: Bei der Deichrückverlegung Bislicher Insel flossen für Machbarkeitsstudien und konkrete Maßnahmen auch niederländische Mittel nach Deutschland, da niederländische Regionen als Unterlieger in hochwassergefährdetem Gebiet großen Nutzen aus dieser Maßnahme ziehen.

- *Sicherung und Neugestaltung des Überschwemmungsgebietes des Rheins in Kamp-Bornhofen*
- *Neuordnung des Retentionsraumes der Blies bei Ottweiler zum nachhaltigen Hochwasserschutz*

Die Interreg II C-Projekte greifen die Themen des EUREK auf.

Die Themen- und Handlungsfelder in Interreg II C spiegeln die grundlegenden räumlichen Leitbilder und politischen Optionen des Europäischen Raumentwicklungskonzepts (EUREK) wider. Die Interreg-Programme gewinnen damit für die Umsetzung des EUREK und für eine integrierte europäische Raumentwicklung an Bedeutung. Mit der Gemeinschaftsinitiative Interreg liegt ein Instrument zur Umsetzung des EUREK vor, das es ermöglicht, innovative Strukturen und Verfahren der transnationalen Zusammenarbeit zu entwickeln.

Projekte mit deutscher Beteiligung in den wesentlichen Themenfeldern von Interreg II C

Themenfelder	Ostsee	Nordsee	CADSE	NWMA	IRMA	Alpen	insgesamt
1 Entwicklung gemeinsamer Planungsprozesse und integrierter Programmstrategien	4	2	4	2		2	14
2 Entwicklung einer polyzentrischen Raumstruktur und neuer Stadt-Land-Partnerschaften	14	6	10	10		1	41
3 Entwicklung multimodaler Verkehrssysteme und verbesserter Zugang zu Infrastruktur sowie zu Wissen und Information	11	13	9	6		1	40
4 Management und Schutz von Natur- und Kulturerbe	7	7	3	2		2	21
5 Vorbeugender Hochwasserschutz					49		49

Themenfeld 1 Entwicklung gemeinsamer Planungsprozesse und integrierter Programmstrategien:

Hervorzuheben sind hier die oben genannten *Vision*-Projekte, die in allen Kooperationsräumen erarbeitet wurden. Darüber hinaus lag ein Schwerpunkt der Projekte, die gemeinsame Raumentwicklungsstrategien und Grundlagen für raumordnerische Kooperationen erarbeiteten, im Ostsee- und CADSES-Raum. Darin zeigt sich nicht nur der Bedarf, die Rahmenbedingungen für eine mittel- und osteuropäische Zusammenarbeit in der Raumentwicklung in zu verbessern, sondern auch die Optionen, welche die Interreg-Gemeinschaftsinitiativen zu einer besseren Integration der Beitrittskandidaten bieten. Projekte wie *PREPARITY* setzten sich mit Vorbeitrittsstrategien auseinander.

BEISPIEL

PREPARITY – Strukturpolitik und Raumplanung in den Regionen an der mitteleuropäischen EU-Außengrenze zur Vorbereitung auf die EU-Osterweiterung

Themenfeld 2
Entwicklung einer
polyzentrischen Raum-
struktur und neuer
Stadt-Land-
Partnerschaften:

Projekte zur integrierten Entwicklung von Makroregionen und Korridoren legten die Grundlagen für ein gemeinsames Raumverständnis und eine langfristige strategische Zusammenarbeit.

Unter diesem Themenfeld in Interreg II C, das auch ein zentrales Leitbild des EUREK widerspiegelt, lassen sich verschiedene Aspekte subsumieren, die sich mit der Entwicklung der Städte und Regionen sowie der Stadt-Land-Beziehung befassen. Dementsprechend zeigen die Projektansätze hier eine sehr große thematische Bandbreite.

Mit der Entwicklung der Städte, Agglomerationen und Metropolräume beschäftigten sich eine Reihe unterschiedlicher Projekte, insbesondere im NWMA- und im CADSES-Raum. *GEMACA II* setzt sich mit der Wettbewerbsfähigkeit großer Metropolräume auseinander, *Metropolitan Fringes* mit der Entwicklung peripherer Lagen in Agglomerationen. Die Revitalisierung urbaner Gebiete war ein wichtiges Thema in der transnationalen Kooperation und bezog sich nicht nur auf Altindustrie- und Bergbauregionen. Auch für Hafenstädte oder andere städtische Gebiete wie beispielsweise Großwohnsiedlungen wurden Strategien für eine Restrukturierung entworfen.

Um Möglichkeiten für neue Stadt-Land-Partnerschaften zu eröffnen, werden Beziehungen zwischen Metropolräumen bzw. Städten und ihrem Umland untersucht.



Dynamische Wirtschaftsräume müssen sich vernetzen.

BEISPIELE

- *Via Baltica Spatial Development Zone* (Ostseeraum)
- *Magistrale für Europa* (CADSES)

BEISPIELE

- *REVI – Revitalisierung von Städten in ehemaligen Kohlebergbaugebieten* (CADSES)
- *Wiederbelebung von Hafenstädten und Großstädten in der Nordseeregion*
- *Water City International* (Nordseeraum)

BEISPIELE

- *Metropolregionen* (Ostseeraum)
- *Being Neighbour to a Large Urban Area* (Ostseeraum)
- *IM PLAN – Beispiele der Stadt-Umland-Planung in Metropolen* (CADSES)



Um die Wettbewerbsfähigkeit ländlicher oder peripherer Regionen zu verbessern verfolgten viele Projekte das Ziel, die Landschafts- und Tourismuspotenziale dieser Räume als Ausgangspunkt für wirtschaftliche Entwicklung zu nutzen. Darüber hinaus wurden Ansätze im Regionalmanagement entwickelt, u.a. in *IMRA – Integriertes Management von kommunalen- und Umweltaspekten bei der Entwicklung des ländlichen Raumes*.



BEISPIELE

- *Ein Perlenstrang entlang der Nordsee*
- *High Quality Tourism – Nachhaltige Raumentwicklung in sensibler, natürlicher Umwelt in vier Ostseeregionen*
- *DAT – Beitrag zur Raumentwicklung in benachteiligten ländlichen Gebieten durch lokale, regionale und transnationale Planungs- und Entwicklungsmaßnahmen für Tourismus (Ostseeraum)*

Themenfeld 3

Entwicklung multimodaler Verkehrssysteme und verbesserter Zugang zu Infrastruktur sowie zu Wissen und Information:

Die Förderung leistungsfähiger und nachhaltiger Verkehrssysteme sowie deren Verknüpfung mit der Regionalentwicklung war in allen Kooperationsräumen ein Schwerpunktthema. Dabei standen nicht nur die Zusammenhänge zwischen Verkehrs- und Raumentwicklung im Vordergrund, sondern auch die Verbesserung der Schnittstellen zwischen unterschiedlichen Verkehrssystemen, beispielsweise die Verkehrsschnittstellen zwischen See und Land.

BEISPIELE

- *Seabird – Sustainable and efficient air transport in the Baltic Sea Region*
- *BALTIC – Transport Communication and Regional Development (Ostseeraum)*
- *TARGET – Bewusstes Reisen - Regionale Gruppen für umweltfreundliche Transportsysteme (Nordseeraum)*
- *SUSTRAIN – Nachhaltige Verkehrsinfrastruktur und internationale Verkehrskonzepte für das nördliche Zentraleuropa*
- *CORRIDESIGN – Design, Spatial Policy, Infrastructure Policy and Public-Private Partnership in Multimodal Corridors (NWMA)*



Die Potenziale von Industriedenkmalern – hier das Beispiel Landschaftspark Duisburg-Nord – müssen genutzt werden.

Ein besserer und regional ausgewogenerer Zugang zu Wissen und Innovationen ist Voraussetzung für eine stabile wirtschaftliche Entwicklung der europäischen Regionen. Die Bandbreite der Projekte in diesem Themenfeld zeigen die folgenden Beispiele: Das Projekt *CityNet* untersuchte den Einfluss elektronischer Städtenetzwerke auf eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung. *Network of Regional Information Management* erstellte ein innovatives interaktives Standortinformationssystem zur Vermarktung von Grundstücken und Immobilien über das Internet. *BEIDS* erarbeitete ein transregionales Informationssystem für Umweltdaten.

BEISPIELE

- *CityNet – Einfluss elektronischer Städtenetzwerke auf eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung* (Ostseeraum)
- *Network of Regional Information – Regionales Informationsmanagementnetzwerk im Europäischen Vergleich* (Ostseeraum)
- *BEIDS – Umweltinformationssystem für den Ostseeraum*

**Themenfeld 4
Management und
Schutz von Natur-
und Kulturerbe:**

Schutz, aber auch intelligentes Management der natürlichen Ressourcen und des Kulturerbes sollen zu einer sozial-, wirtschafts- und umweltpolitisch nachhaltigen und regional ausgewogenen Entwicklung beitragen. Das Spektrum der Projekte reichte hier von Untersuchungen zur Problematik der Eutrophierung im Ostseeraum über die Erarbeitung von Strategien im Abfallmanagement oder zur Sicherung knapper Freiräume in Agglomerationen bis hin zur Berücksichtigung von Umweltaspekten im Küstenzonenmanagement.

BEISPIELE

- *BERNET – Baltic Eutrophication Regional Network* (Ostseeraum)
- *Cross-National Waste Management* (Nordseeraum)
- *PROCOAST – Harmonisation of uses and interests in the coastal area* (Ostseeraum)
- *S.O.S. – Sustainable Open Spaces* (NWMA)

Ein wichtiges Feld für die zukünftige Entwicklung der europäischen Regionen ist die Erarbeitung gemeinsamer Leitlinien und Maßnahmen für Erhalt und Entwicklung des Natur- und Kulturerbes. In den Interreg II C-Projekten wurden hierzu wichtige Ergebnisse vorgelegt.

BEISPIELE

- *LANCEWAD – Landschafts- und Kulturerbe der Wattenmeergebiete* (Nordseeraum)
- *Maritimes Kulturerbe & Entwicklung in Europa* (Ostseeraum)
- *ERIH – Europäische Route der Industriekultur* (NWMA)



Die Vernetzung von Metropolregionen – eine europäische Herausforderung



Zukunftsfähige Arbeitsplätze – ein Faktor regionaler Wettbewerbsfähigkeit

Themenfeld 5 Vorbeugender Hochwasserschutz:

Nicht nur die hohe Zahl von insgesamt 153 in diesem Themenfeld durchgeführten Projekten, in denen ein erhebliches Finanzvolumen u.a. auch in investive Maßnahmen gebunden werden konnte, sprechen für den Erfolg des IRMA-Programms. Ein zentraler Punkt war sicherlich die Integration von Strategien und Maßnahmen des Vorbeugenden Hochwasserschutzes in raumordnerisch abgestimmte Planungen für den gesamten Einzugsbereich der Fließgewässer und die intensive Kooperation von Fachplanungen und Raumplanung.

BEISPIELE

- »Atlantenprojekte« (Atlanten von Überschwemmungsgebieten)
- Hochwasserschutz am Rhein, Vorbeugender Hochwasserschutz im Einzugsgebiet der hessischen Lahn
- Aufstellung eines integrierenden Raumnutzungskonzeptes für die Planung einer Hochwasserrückhaltung in der Hördter Rheinaue

Der Mehrwert der transnationalen Zusammenarbeit zeigt sich in den Erfahrungen und Ergebnissen der Projekte.

Bei der Umsetzung der Programme ging es darum, transnationale Projekte zu entwickeln, die den Wert einer staatenübergreifenden Zusammenarbeit überzeugend demonstrieren. Vorrangig wurden solche Projekte genehmigt, von denen sich alle Partnerstaaten einen Mehrwert für ihre Raumentwicklung versprochen.

Dieser Mehrwert lässt sich bereits für den intensiven Erfahrungsaustausch zwischen allen beteiligten Partnern feststellen. Von Beispielen guter Praxis in allen Staaten gingen viele Impulse für Entwicklungen in den Regionen oder auf nationaler Ebene aus.

Im Rahmen von Interreg II C wurden innovative Formen und Verfahren der Zusammenarbeit europäischer Regionen und Städte erprobt. Daraus entwickelten sich Routinen in transnationaler Abstimmung und stabile Partnerschaften auf allen Ebenen. Nationale Erfahrungen mit Kooperationen in Bereichen wie öffentliche Verwaltung, Raumplanung, Management und Public-Private-Partnership wurden ausgetauscht und so für alle Beteiligten nutzbar. Die Projekten initiierten neue Partnerschaften und intensivere Kooperation zwischen Unternehmen, Behörden, Verbänden und Gebietskörperschaften.

Transnational wirksame Lösungen in der Raumentwicklung, die im Rahmen der Interreg II C-Projekte erarbeitet wurden, leisten einen wichtigen Beitrag zu einer konvergenten Entwicklung in Europa. Interreg II C eröffnete Spielräume für innovative regionale Entwicklungsprojekte über Grenzen und sogar größere transnationale Räume hinweg.



Straßenbahn in Görlitz – ein Beispiel für umweltfreundlichen Nahverkehr



Küstenzonen – attraktive Natur- und Wirtschaftsräume

Gemeinsame Fragestellungen konnten vor dem Hintergrund unterschiedlicher Planungskulturen und -ansätze gewinnbringend diskutiert werden. Die resultierenden Schlussfolgerungen und Empfehlungen bereiten den Weg für die Harmonisierung europäischer Raumentwicklung. Ebenso wirksam ist in diesem Zusammenhang die (Weiter)Entwicklung transnationaler raumordnerischer Instrumente.



Es zeigte sich in vielen Projekten: Synergieeffekte können entstehen, wenn Vorhaben von Städten, Regionen und Mitgliedstaaten an gemeinsam festgelegten Zielen zur räumlichen Entwicklung orientiert werden. Ideale Voraussetzungen zur Nutzung gemeinsamer Potenziale können bei der Entwicklung von Makroregionen, Korridoren oder größeren Netzwerken geschaffen werden.

Ein zentrales Anliegen der Interreg-Gemeinschaftsinitiative war und ist die Bewältigung von Aufgaben, die sich auf transnationale Systeme, wie Verkehrssysteme oder Ökosysteme beziehen, bzw. die eine transnationale Lösung erfordern. Hier wird die transnationale Kooperation zur Voraussetzung für effektive und tragfähige Lösungen.

Die transnationale Zusammenarbeit führt zu einer kohärenteren und ausgewogeneren Entwicklung der europäischen Regionen. Die Raumpotenziale der Regionen werden für eine nachhaltige Entwicklung mobilisiert, nicht zuletzt zur Stärkung ihrer Wettbewerbsfähigkeit. Die Projekte in Interreg II C zeigen Wege auf, wie beispielsweise auch Landschaftspotenziale oder das kulturelle Erbe in der transnationalen Kooperation erfolgreich und für alle gewinnbringend als Identitäts- und Wirtschaftsfaktor für die europäischen Regionen entwickelt werden können.

Als besonderer Erfolg kann die Beteiligung vieler Partner aus den Nicht-EU-Mitgliedstaaten insbesondere in Mittel- und Osteuropa gewertet werden. Die Projekte in Interreg II C leisteten damit einen wichtigen Beitrag zur Heranführung dieser Länder an die Europäische Union und die Vorbereitung ihrer Regionen auf eine intensivere Zusammenarbeit mit EU-Partnern.

Der Mehrwert der transnationalen Zusammenarbeit zeigt sich konkret in den Erfolgen und Ergebnissen der Interreg II C-Projekte. Aus der Fülle der Projekte werden in dieser Broschüre 20 Beispiele präsentiert, die den Mehrwert der transnationalen Kooperation im konkreten Falle nachvollziehbar darlegen. Die Beispiele aus allen Kooperationsräumen wurden so gewählt, dass unterschiedliche Projektarten, Ansätze und Themenfelder aufgegriffen werden und damit das breite Spektrum der Ergebnisse verdeutlicht wird. ●

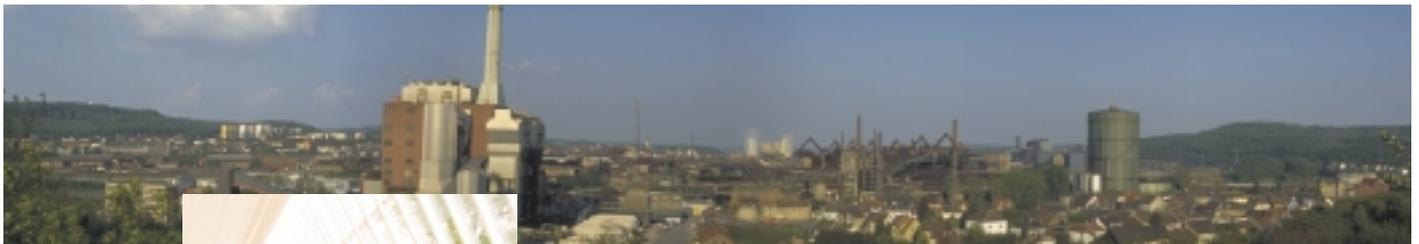


Häfen – hier der Hamburger Hafen – sind ein wichtiges Bindeglied im internationalen Verkehr



Modernisiertes EKO-Stahlwerk in Eisenhüttenstadt

20 BEISPIELPROJEKTE

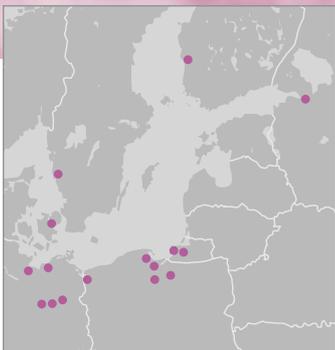


Ein Netzwerk von Städten im Ostseeraum

Waterfront Urban Development (WUD)

Beteiligte Staaten:

Dänemark
Deutschland
Finnland
Polen
Russland
Schweden



»Waterfront-Projekte können als Motoren für die wirtschaftliche Stärkung der Städte und damit der gesamten Ostseeregion wirken.«



Berlin Rummelsburger Bucht

DAS PROJEKT

Die Städte Europas entdecken ihre Ufer wieder. In Bezug auf die Nutzbarmachung attraktiver innerstädtischer Flächen am Wasser besteht für die Städte in Osteuropa ein erheblicher Nachholbedarf im Vergleich zu westeuropäischen Städten. Mit einem Netzwerk von Städten im Ostseeraum setzte sich das Projekt »WUD« zum Ziel, die räumliche Entwicklung von derzeit untergenutzten innerstädtischen Konversionsflächen gemeinsam voranzutreiben. Fünf polnische Städte beteiligten sich am gemeinsamen Arbeitsprozess über die gesamte Laufzeit, und drei russische Städte wirkten als assoziierte Partner mit.

DIE ERGEBNISSE

Im Rahmen von Interreg II C wurden die städtebaulichen Planungen für innerstädtische Wasserlagen und die Vorbereitung der Umsetzung dieser Planungen in den Partnerstädten aus vier Staaten des Ostseeraumes gefördert. Mit dieser Unterstützung konnten Entwicklungsaufgaben angepackt werden, die allein aus städtischen Mitteln nicht zu finanzieren gewesen wären.

Schwerpunkt der lokalen Projektaktivitäten war die Entwicklung von raumverträglichen Nutzungskonzepten und die Erarbeitung von Erschließungs- und Freiraumkonzepten. Eigentümer und Investoren wurden dabei frühzeitig in den Planungsprozess einbezogen. Der Erfahrungsaustausch zwischen den Partnerstädten hat zu einer Beschleunigung und Qualifizierung der Verfahren beigetragen. Im Mittelpunkt standen: Leitbilder, optimale Nutzungsstruktur, Operationalisierung des Ziels der nachhaltigen Entwicklung für die Standortentwicklung am Wasser, Partizipationsverfahren, Instrumente zur Sicherung der Planung und deren Umsetzung sowie Finanzierung, Projektträgerschaft, Investorenakquisition und -auswahl.

Raumwirksam können lokale Waterfront-Projekte insbesondere dann werden, wenn von ihnen eine wirtschaftliche Impulswirkung für die Gesamtregion ausgeht. Durch die Einbindung der verschiedenen Fachabteilungen der Stadtverwaltungen wurden erste Schritte in Richtung einer umfassenden Stadt- und Regionalentwicklung unter-

nommen. Aspekte der Stadt-Umland-Beziehungen, z.B. durch Aktivierung innerstädtischer Wohnbauflächen am Wasser zwischen Berlin und Potsdam, wurden ebenso thematisiert wie die Beziehung zwischen Hafenstädten und Städten im Hinterland, wie zwischen Rostock, Szczecin und Berlin.

Die Ergebnisse des WUD-Projektes mündeten in ein Handbuch, das die unterschiedlichen Ausgangssituationen in den Städten des Ostseeraumes dokumentiert und Empfehlungen für den Umgang mit »Waterfronten« enthält.

AUSBLICK

Eine Weiterführung im Rahmen von Interreg III B soll auf die intensivere Nutzung der Flächenpotenziale am Wasser, die Stärkung der größeren Stadtregionen sowie den Aufbau eines transnationalen Erfahrungsaustauschs über Schlüsselthemen der Ostseeregion fokussiert werden. Ziel ist darüber hinaus die Ausweitung des Netzes nach Mittel- und Osteuropa zur verstärkten Einbindung von Partnerstädten in den Beitrittsländern.



Göteborg

STRING

Südwestliche transregionale Ostseeregion

Beteiligte Staaten:

Dänemark
Deutschland
Schweden



DAS PROJEKT

Ausgangsüberlegung für eine Kooperation im Rahmen des STRING-Projektes war, dass nur eine strategische Verknüpfung kleinerer Regionen diese in die Lage versetzt, sich im globalen Wettbewerb zu behaupten. Der südwestliche Ostseeraum zwischen der Öresund-Region (Kopenhagen/ Malmö), West-Seelands Amt, Storstrøms Amt, Schleswig-Holstein und Hamburg gehört zu einem der dynamischsten Gebiete Europas. Ziel der transnationalen Kooperation ist es, die Potenziale der Partnerregionen im Rahmen einer koordinierten Raumentwicklung gemeinsam zu entwickeln. Das STRING-Projekt war ein erster Schritt auf dem Weg zu einer langfristigen strategischen Zusammenarbeit im südwestlichen Ostseeraum.

DIE ERGEBNISSE

Als Ergebnis des gemeinsamen Prozesses, dessen Erfolg vor allem durch die starke politische Unterstützung bestimmt wurde, beschlossen die Partner im Juni 2001 das Raumentwicklungskonzept Südwestliche Ostsee. Es dient als Handlungsgrundlage für die langfristig angelegte Kooperation. Dabei orientieren sich die Partner an der Vision einer integrierten, dauerhaft wettbewerbsfähigen Region, deren Lebensqualität durch die drei Grundpfeiler Innovation, Unternehmensgeist und Nachhaltigkeit getragen wird.

Das Raumentwicklungskonzept zeigt sieben Handlungsfelder auf, in denen die Zusammenarbeit im südwestlichen Ostseeraum besonders wichtig und aussichtsreich ist: Wissensaustausch; Lerngesellschaft; Infrastruktur und Verkehr; Mobilität; Umwelt, Natur und Landschaft; wirtschaftliche Entwicklung sowie Kultur. In diesen Bereichen haben sich erste trans-

ationale Netzwerke unter Einbeziehung vor allem der Wirtschafts- und Sozialpartner gebildet.

Im Rahmen einer integrativen und querschnittsorientierten Herangehensweise wurden strategische Punkte herausgearbeitet, u.a.:

- Wissen und soziales Kapital werden zur wichtigsten Ressource der Zukunft. Deshalb werden Strategien für die Wissens- und Lerngesellschaft entwickelt und bestehende Institutionen besser miteinander verknüpft.
- Die Erreichbarkeit einer Region bleibt auch zukünftig von großer Bedeutung. Daher gehört eine bessere transnationale Abstimmung der Verkehrssysteme zu den vorrangigen Arbeitsfeldern.
- Das Verstehen der Kulturen ist eine zentrale Voraussetzung für eine integrierte transnationale Region.

Mögliche zukünftige Projekte wurden vorstrukturiert und anlässlich des Politischen Forums, das Mitte Juni 2001 in Nykøbing, DK, tagte, beschlossen. Die für das STRING-Projekt verantwortlichen Politiker wählten aus ca. 50 Projektideen neun sogenannte *Leuchtturmprojekte* aus. STRING ist keine rein technische oder administrative Angelegenheit, sondern ein gesellschaftspolitisches Projekt, das mit der Zukunft der hier lebenden Menschen zu tun hat. Eine intensive Öffentlichkeitsarbeit war daher zentrales Element der Projektaktivitäten.



Malmö City Library

AUSBLICK

Das Entwicklungskonzept mit konkreten Projektvorschlägen liegt vor: Im Rahmen eines Interreg III B-Projekts sollen bis Ende 2003 die investitionsvorbereitenden Planungen in einem ersten praktischen Schritt umgesetzt werden.



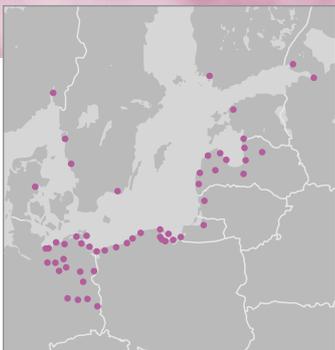
Holmegaard Glasswork

SuPortNet

Nachhaltige Raumentwicklung durch ein Netzwerk von Sportboothäfen in der Ostseeregion

Beteiligte Staaten:

Dänemark
Deutschland
Estland
Finnland
Lettland
Litauen
Norwegen
Polen
Russland
Schweden



DAS PROJEKT

Um das wirtschaftliche Potenzial des Boottourismus in der Ostseeregion auszuschöpfen, wurden bereits 1995 für die Küste Mecklenburg-Vorpommerns und Polens sowie 1997 für die Binnengewässer Mecklenburg-Vorpommerns Netzkonzepte für Häfen entworfen. Das Projekt SuPortNet, an dem sich 55 Gemeinden aus allen Ostseeanrainerstaaten beteiligten, hat diesen Netzansatz auf andere Regionen übertragen, lokale Projekte initiiert und im Rahmen des intensiven Erfahrungsaustauschs einen integrierten Planungsansatz unterstützt.

DIE ERGEBNISSE

Die Verknüpfung vieler lokaler Planungen und Projekte zur Aufwertung des Boottourismus rund um die Ostsee kann die Effizienz und den Erfolg jedes Einzelvorhabens verbessern und insbesondere für die kleinen Kommunen Standortvorteile erzielen. Gerade in den kleinen Partnergemeinden besitzt der Boottourismus eine hohe Bedeutung, die in übergeordneten Planungen oftmals untergeht.

Die meisten Partner waren mit eigenen Planungen zur Erweiterung, Umgestaltung oder zum Neubau eines Sportboothafens beteiligt. Ferner wurden Rahmenpläne für ein verbessertes Netz von Sportboothäfen erstellt. Alle Partner haben sich über eine gemeinsame Internet-Plattform und internationale Workshops an einem erfolgreichen Erfahrungsaustausch beteiligt. So profitieren v.a. die Reformstaaten von dem großen Spektrum beispielhafter Planungsprojekte.

Die Gemeinden wurden als Partner potenzieller Investoren gestärkt. Für Investoren reduzierte sich das Investitionsrisiko durch mehr Planungssicherheit. Dadurch eröffneten sich größere Spielräume, private Investoren in gemeinsame Planungen mit den Gemeinden einzubeziehen und privates Kapital zu mobilisieren. Das Projekt initiiert damit konkrete Investitionsmaßnahmen in öffentlich-privater Partnerschaft.

»Durch die gemeinsamen Anstrengungen soll die Ostseeregion als Segelrevier aufgewertet werden.«



SuPortNet führte zu einer Neubelebung des Dialogs zwischen Tourismusförderung und Naturschutz, der auf für beide Seiten gewinnbringende Lösungen ausgerichtet ist. Diese liegen u.a. in zeitlich differenzierten Nutzungsregelungen für Wasser- und Uferzonen – einem exemplarischen Raumplanungsansatz, der auch praxisorientierte Ansätze eines integrierten Küstenmanagements aufzeigt. Es wurde Wert darauf gelegt, die Hafendstandorte nicht isoliert zu betrachten. In ihrer Funktion als Bausteine zur Attraktivitätssteigerung der Hafendstädte sollen sie Eingang in integrierte regionale und städtische Planungsansätze finden.

SuPortNet erreichte eine große Öffentlichkeitswirkung. Das belegen die Anfragen von Kommunen und Hafenbetreibern über Projekthalte und Beteiligungsmöglichkeiten. Das Projekt hat das Kooperationsinteresse an gemeinsamen Themen der Tourismus- und Regionalförderung geweckt.

AUSBLICK

Die Mehrheit der Partner will im Rahmen von Interreg III B die erfolgreiche Zusammenarbeit fortsetzen. Neben weiteren Planungen geht es nun auch um eine gemeinsame Vermarktung der Ostseeregion als Segelrevier. Darüber hinaus wird sich das Projekt in der neuen Phase im Zusammenhang mit dem Boottourismus verstärkt mit umweltrelevanten Themen beschäftigen.



Yachthafen Kühlungsborn



Geplanter Sportboothafen in Hel (Polen)

Baltic CHAIN

Clearing House (Vermittlungs-) und Informationsnetzwerk

Beteiligte Staaten:

Dänemark
Deutschland
Finnland
Russland
Norwegen
Estland
Lettland
Litauen
Polen
Schweden



»Ein Energie-Netzwerk rund um die Ostsee fördert die dezentrale Energieversorgung als Impuls für eine nachhaltige Raumentwicklung.«



Windenergienutzung



Gestaltungsplan des Stadtteils Viiki, Helsinki, Finnland

DAS PROJEKT

Baltic CHAIN besteht seit 1998 als Kooperation zwischen Partnern aus allen zehn Ostseeanrainerstaaten. Ziel ist die Förderung der Verbreitung regenerativer Energien und einer effizienteren Energieerzeugung und -nutzung im Ostseeraum. Im Mittelpunkt steht dabei die Entwicklung eines *Clearing House-Verfahrens* zur Finanzierung kleiner und mittelgroßer Projekte in diesem Bereich sowie die Schaffung eines die Ostsee-Region umspannenden Informationsnetzwerks.

DIE ERGEBNISSE

Konkret wurde mit dem Aufbau eines *Country Desk* in jedem der fünf beteiligten Transformationsländer begonnen, deren Aufgabe es ist, Investitionsprojekte im Energiesektor – beispielsweise in den Bereichen Substituierung von fossilen Brennstoffen durch Biogas oder Biomasse und dezentrale Wasserkraftnutzung – zu initiieren und zu unterstützen. Die *Country Desks* konnten in Lettland, Polen sowie Estland und der Region St. Petersburg bereits etabliert werden. Die Finanzierung erster Testprojekte in Lettland ist angelaufen: eine wärmetechnische Sanierung im Gebäudebereich und eine Sanierung von Nahwärmenetzen.

Das Baltic CHAIN-Projekt basiert auf Beschlüssen der Energieministerkonferenz der Ostseeanrainerstaaten 1998 in Stavanger, des Energieministertreffens 1999 in Helsinki sowie zur Agenda 21 für den Ostseeraum Baltic 21. Die Zusammenarbeit mit VASAB 2010+ zielt auf eine stärkere Integration von Energieaspekten in die Grundsätze und Visionen für die zukünftige Entwicklung der Ostseeregion ab. Wichtig sind für alle genannten Initiativen Beiträge zum Klimaschutz durch verbesserte Energieeffizienz, Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien sowie durch Förderung stärker lokal orientierter Strukturen in der Energieversorgung. Wegen der Bedeutung für die Entwicklung des Ostseeraums wurde Baltic CHAIN zum Leitprojekt der »Nördlichen Dimension«-Initiative erklärt.

Aus diesem Grund wurde der Integration innovativer Lösungen zur Produktion und Nutzung von Energie in dezentrale, regionale Raumentwicklungsstrategien eine besondere Bedeutung zugemessen. Eine im Rahmen des Projektes erstellte Studie zum Thema »Energieplanung in der Ostseeregion« gibt einen Überblick über die Einbeziehung von Aspekten der Energieversorgung und -nutzung in die Planungsprozesse aller Ostseeanrainerstaaten.

Durch die transnationale Kooperation nutzt das Projekt die Erfahrungen einzelner Länder in spezifischen Bereichen, erschließt dieses Know-how für alle Ostseeanrainerländer, etabliert langfristig wirksame Strukturen in den Transformationsstaaten und bringt Projekte, die den Zielen des Baltic Chain-Netzwerkes entsprechen, auf den Weg. Das Informationsnetzwerk wird durch eine Internetseite unterstützt.

AUSBLICK

Am Ende der zweiten Projektphase sollen selbstständig arbeitende *Country Desks* fest etabliert sein und sich möglichst durch Einnahmen aus den Serviceleistungen selbst tragen. Am Aufbau von Garantieeinrichtungen/-banken und eines Fonds für Machbarkeitsstudien wird gearbeitet. Weiterhin ist die Einrichtung ostseeübergreifender Institutionen angedacht. Ein erweitertes Informationsnetzwerk soll allen Interessenten Zugang zu relevanten



Beispiel

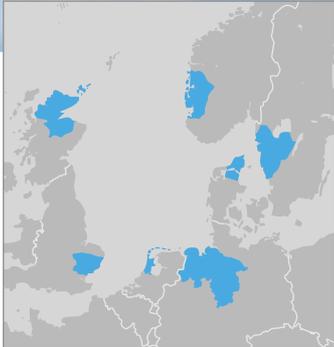
5

NORCOAST/SeaGIS

Integrierte(s) Küstenzonenmanagement und -planung

Beteiligte Staaten:

Dänemark
Deutschland
Großbritannien
Niederlande
Norwegen
Schweden



»Die Entwicklung der Nordsee und ihrer Küstenzonen ist ein gemeinsames Anliegen aller Anrainerstaaten und erfordert eine integrierte Sichtweise.«

DIE PROJEKTE

Das Integrierte Küstenzonen-Management (IKZM) beschäftigt sich mit der Vorbereitung und Durchführung von Entscheidungsprozessen, die auf die Nutzung bzw. den Schutz von Küstenzonen gerichtet sind. IKZM beinhaltet die Kooperation aller im Küstenraum agierenden gesellschaftlichen Gruppen auf der Grundlage einer abgestimmten Handlungsstrategie. Die Projektschwerpunkte lagen bei NORCOAST im Erfahrungsaustausch und der Weiterentwicklung von Planungs- und Managementansätzen, bei SeaGIS auf der Bereitstellung und dem Umgang mit geographischen Daten im Küstenraum auf der Basis Geographischer Informationssysteme.

DIE ERGEBNISSE

Die Projektpartner teilten eine Reihe gemeinsamer prioritärer Interessen: eine nachhaltige Nutzung der Potenziale der Nordseeregion, beispielsweise die (Weiter)Entwicklung der Off shore-Nutzungen und des Tourismus, die Förderung der Schifffahrt, Ausbau und Vernetzung der Häfen, aber auch der Schutz des Naturerbes. Die Herausforderungen, die eine Intensivierung der Nutzungen und Verkehre in der Nordseeregion mit sich bringen, führen in allen Ländern und Regionen zu ähnlichen Fragestellungen. Zersplitterte Kompetenzen und das Fehlen adäquater Instrumente der Raumentwicklung erschweren die Suche und Umsetzung geeigneter Strategien. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, transnational wirksame und integrierte Planungs- und Managementansätze zu entwickeln.



Ein Vergleich der Planungsstrategien und Planungssysteme im Küstenraum der beteiligten Staaten stellte den Ausgangspunkt für die transnationale Kooperation im NORCOAST-Projekt dar. Es gab zahlreiche vergleichbare Handlungsansätze in den Partnerregionen und damit eine Plattform für gemeinsame Raumentwicklungsstrategien. Auf der Grundlage von beispielhaften guten Lösungen wurden Empfehlungen zu

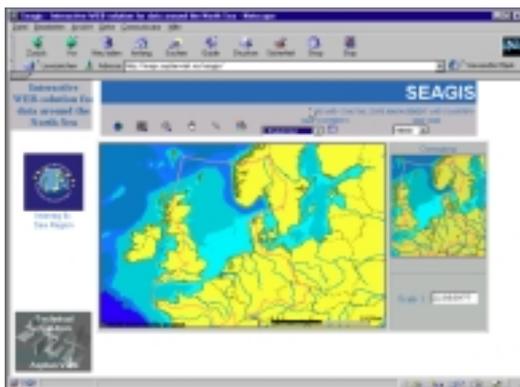


Die Küste als eine offene Landschaft, Suffolk, England

einer gesamträumlichen Planung von Küstenzonen erarbeitet. Dabei standen eine Vielzahl küstenspezifischer Fachplanungen und -themen im Mittelpunkt, die in einen fachübergreifenden, raumordnerischen Ansatz integriert wurden.

Durch den starken Fokus auf Umsetzung und Praxisnähe konnte eine adressatengerechte Aufarbeitung der Ergebnisse geleistet werden. Die Ergebnisse sind auch für Nordseeanrainer anwendbar, die sich nicht an dem Projekt beteiligten. Andere Küstenbereiche, beispielsweise die Ostsee, können auf die Erkenntnisse des Projekts zurückgreifen und darauf aufbauen.

Durch SeaGIS wurden Empfehlungen für Aufbau und Nutzung eines Netzwerks »Nordsee-Küsten-GIS« und zur Anbindung transparenter Datenbanken erarbeitet. Der Nutzen des Projekts für die Regionen liegt auf der Hand: SeaGIS fördert die systematische Erfassung aller raumrelevanten Aktivitäten und ihre Einordnung in einen europäischen Kontext, einen intensiven Erfahrungsaustausch zur Behandlung von Geodaten im Nordseeraum und liefert Erkenntnisse über Möglichkeiten und Wege zur Optimierung der Systeme.



Internetseite zu SEAGIS

AUSBLICK

Es ist vorgesehen, die Projekte NORCOAST und SeaGIS noch enger als bisher zu verbinden und sie unter Interreg III B fortzuführen.

Webseite: www.norcoast.dk
www.hordaland-f.kommune.no/seagis/welcome.htm

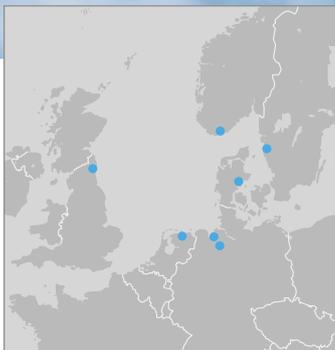
Beispiel

6

Entwicklung eines Netzwerks von Short Sea Shipping Promotion Centres

Beteiligte Staaten:

Dänemark
Deutschland
Großbritannien
Niederlande
Norwegen
Schweden



»Die transnationale Zusammenarbeit und Vernetzung ist unverzichtbar für einen erfolgreichen Modal-Shift von der Straße auf die See.«

DAS PROJEKT

Die positive Umweltbilanz der Kurzstreckenseeverkehre gegenüber dem Transport per LKW legen – vor dem Hintergrund eines weiter steigenden Güterverkehrsaufkommens – eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf das Wasser nahe. Im Nordseeraum sollen daher Strategien entwickelt werden, Kurzstreckenseeverkehre auszubauen. Das Interreg II C-Projekt hatte sich mit der Konzeption und Entwicklung eines Netzwerkes von Promotion Centres zum Ziel gesetzt, Informationen über Transportangebote und -nachfragen zu vermitteln, Kooperationen zu initiieren und Benchmarking-Prozesse zu organisieren.

DIE ERGEBNISSE

Idee des Projektes war es, vorhandene Ansätze zur Förderung der Kurzstreckenseeverkehre in regionale Konzepte für Promotion Center zu integrieren und in einem den Nordseeraum übergreifenden Netzwerk zusammenzuführen. Die Arbeit dieser Agenturen ist international angelegt, weshalb eine Vernetzung unabdingbarer Baustein des Konzeptes ist.

Aus dem Projekt sind insbesondere das Network of REgional MARitime Competence Centres (REMARCC), die Entwicklung eines Internetportals sowie ein Transportbenchmarking unter Beteiligung der Projektregionen hervorgegangen.

Das *Benchmarking* vergleicht die Ansätze zur Förderung von Kurzstreckenseeverkehren der beteiligten Regionen mit dem Ziel, Best Practice-Ansätze zu identifizieren. Die entwickelte Systematik und Indikatoren lassen sich auch auf andere Regionen im Nordseeraum übertragen. Die Bausteine des *Kurzstreckenseeverkehrsportals* lassen sich über die Projektregionen hinaus ausweiten, so dass ein Internetportal für den gesamten Kooperationsraum zum Thema Kurzstreckenseeverkehre entstehen könnte. Das *Netzwerk REMARCC* hat sich zum Ziel gesetzt, die erzielten Ergebnisse



weiterzuverfolgen und den beteiligten Regionen über die Projektlaufzeit hinaus ein Forum zur Förderung der maritimen Wirtschaft im Kooperationsraum zu bieten.

Die transnationale Zusammenarbeit und ihre Ergebnisse sollen auch zur Förderung der Transparenz beitragen. Diese ist für die Anbieter wie auch die Nachfrager nach solchen Verkehren von hoher Bedeutung. Des weiteren bietet ein koordinierter transnationaler Ansatz die Möglichkeit zur Beseitigung von Engpässen in der Abwicklung von Kurzstreckenseeverkehren.

Das Projekt richtete sich an Unternehmen und Institutionen in Politik, Verwaltung und Wirtschaft. Eine Bedingung für den Erfolg des Projektes war es, alle relevanten Akteure auf der lokalen und regionalen Ebene einzubeziehen, sowie einen überregionalen Rahmen der Zusammenarbeit in einem Netzwerk zu ermöglichen.



Kurzstreckenseeverkehr auf hoher See



Container in den bremischen Häfen

AUSBLICK

In Interreg III B sollen die erfolgreichen Ansätze des Netzwerkes weiterentwickelt sowie zusätzliche Partner in der Nordseeregion in das Netzwerk einbezogen werden. Darüber hinaus sollen Ansätze zur Zusammenarbeit im Bereich der Förderung von Kurzstreckenseeverkehren mit dem Ostseeraum erarbeitet werden.

Nordseeküsten-Radweg North Sea Cycle Route

Beteiligte
Staaten:

Dänemark
Deutschland
Großbritannien
Niederlande
Norwegen
Schweden



DAS PROJEKT

Der Nordseeküsten-Radweg, der bestehende Radwege vernetzt und gemeinsam vermarktet, ist der erste europäische Fernradweg und mit ca. 6000 km der längste durchgehend beschilderte Radfernweg der Welt. Er führt durch sechs Staaten und einen Großraum, in dem acht Millionen Menschen leben.

Er erschließt die gesamte Nordseeküste für Radtouristen und bindet zugleich die umliegenden Städte und Siedlungen an. Insgesamt beteiligen sich an dem Projekt ca. 70 Regionen aus allen Nordseeanrainerstaaten.

DIE ERGEBNISSE

Zunächst wurde der vorgesehene Routenverlauf einer Stärken-Schwäche-Analyse unterzogen, um den Handlungsbedarf zu bestimmen. Die Sicherstellung der durchgehenden Ausschilderung des Weges war ein wesentlicher Ansatzpunkt. Die wichtigsten Marketingaktivitäten sind die Erstellung einer umfangreichen Internet-Präsentation und einer Übersichtskarte, mit denen sich Interessenten über die Route informieren können.

Auch wenn der Schwerpunkt des Projekts auf der Tourismusförderung in den beteiligten Regionen als Teil der wirtschaftlichen Entwicklung lag, waren auch andere Themen wie Verkehr und Kultur von Bedeutung. Die Planung touristischer Radrouten setzt neue Impulse, umweltsensitiven Tourismus mit der Planung von (transnationalen) grünen Korridoren zu koppeln, mit den Zielen des Umwelt- und Naturschutzes zu koordinieren und das kulturelle Erbe in die Regionalentwicklung verstärkt einzubinden.

Im Gegensatz zu den anderen beteiligten Staaten gab es in Deutschland bisher noch keinen nationalen Nordseeküsten-Radweg. Die Planung, Ausschilderung und Vermarktung von Radrouten erfolgt hierzulande meist sehr kleinräumig auf Landkreis- oder gar Gemeindeebene. Durch das Projekt haben innerhalb Deutschlands erstmals Akteure zusammengearbeitet, die bisher nicht kooperierten.

Durch den Vergleich mit den anderen europäischen Regionen konnte eine Einschätzung der Vor- und Nachteile der (fahrrad-) touristischen Infrastruktur, Vermarktung, Verkehrsanbindung etc. der deutschen Nordseeregion gewonnen werden. Diese Erfahrungen können bei der Einrichtung anderer transnationaler Radwege aber auch bei anderen großräumigen Tourismusprojekten genutzt werden. Großes Interesse wurde beispielsweise bereits aus dem Ostseeraum signalisiert.

Das Projekt erreichte eine herausragende Öffentlichkeitswirksamkeit: Die Übersichtskarte wurde in einer Auflage von 500 000 Exemplaren gedruckt, die Internet-Präsentation wurde allein im Monat Mai 2001 mehr als 400 000 mal aufgerufen, an der Eröffnungstour haben sich insgesamt mehr als 1000 Radler und Radlerinnen beteiligt. Auf dem Nordseeküstenradweg kann man Europa im wahrsten Sinne des Wortes erfahren.

»Gemeinsame Angebote
und Tourismus-
marketing über Grenzen
hinweg setzt wirt-
schaftliche Impulse.«



Verlauf der North Sea Cycle Route



Eröffnungstour unterwegs

AUSBLICK

Es ist ein Folgeprojekt im Rahmen von Interreg III B geplant, das dazu dienen soll, die Netzwerke auf nationaler und internationaler Ebene zu stabilisieren und auszubauen. Vorgesehen sind die Verbesserung der Strecke, der Ausbau und Fortentwicklung der Internet-Präsentation sowie eine Weiterentwicklung des Monitoring.



Beispiel

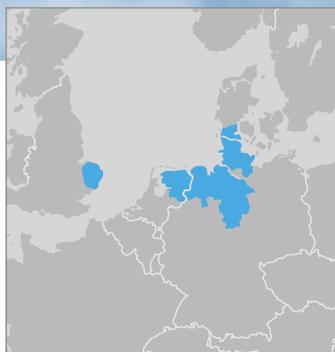
8

TEN

Wiederherstellung Transnationaler Ökologischer Netzwerke

Beteiligte Staaten:

Dänemark
Deutschland
Großbritannien
Niederlande



DAS PROJEKT

Feuchtgebiete sind bedeutende, durch Umweltverschmutzung und Fragmentierung stark bedrohte Lebensräume im Nordwesten Europas. Maßnahmen im Natur- und Umweltschutz bleiben meist auf die regionale oder nationale Ebene beschränkt und vernachlässigen damit wichtige Grenzen überschreitende Zusammenhänge. Hier setzt das Projekt TEN (Restoration of Transnational Geological Networks) an: Die zehn beteiligten Regionen aus den vier Ländern der Nordsee-Kommission entwarfen ein transnationales ökologisches Netzwerk für Feuchtgebiete.

DIE ERGEBNISSE

Ein Vorläufer-Projekt der Neuen Hanse Interregio (NHI) realisierte einen ersten Einstieg in die gemeinsame planerisch-konzeptionelle Darstellung einer Biotopvernetzung in den niederländisch-deutschen Regionen. Das TEN-Projekt knüpft daran an und weitet diesen Ansatz aus. Im Sinne von Natura 2000 sollen im Rahmen eines transnationalen Netzwerks Verbindungen zwischen geschützten Feuchtgebieten mit hohem ökologischem Wert entwickelt werden.

Eine wichtige Planungsgrundlage konnte nach Abschluss der ersten Phase von TEN zur Verfügung gestellt werden: eine gemeinsam nutzbare GIS-Datenbank, welche die gegenwärtigen und geplanten Feuchtgebietskorridente, die verbindenden Elemente wie Kanäle und Flüsse sowie die Entwicklungsgebiete darstellt. Die Korridore leiten sich aus den jeweiligen regionalen Programmen ab, beispielsweise den Fließgewässerschutzprogrammen oder Biotopverbundsystemen. In den Entwicklungsgebieten sehen die beteiligten Regionen besonderen Handlungsbedarf: Sie waren Ausgangspunkt für konkrete Projekte zur Biotopvernetzung. Am Ende der ersten Phase von TEN entstanden sieben Pilotprojekte. Die Partnerschaft mit TEN zog auch eine Re-Initiierung von Projekten nach sich, weil diese erst durch TEN eine Chance auf Verwirklichung erhielten.

»Natur kennt keine Grenzen: TEN vernetzt Feuchtgebiete im Nordseeraum.«



Die physikalischen Barrieren werden auf der Projektebene in Angriff genommen, die politischen Grenzen in der transnationalen Zusammenarbeit von TEN überwunden. Darunter will TEN nicht nur den Erfahrungsaustausch zwischen den Partnerländern verstanden wissen, sondern auch den Austausch und die Nutzung von ausländischem Expertenwissen in Vor-Ort-Veranstaltungen.

Ein übergeordnetes Ziel von TEN war es, das Informationssystem über das transnationale ökologische Netzwerk auch für die Regionalplanung zur Verfügung zu stellen, da die Durchführung der Maßnahmen zur Feuchtgebietenentwicklung auch einen großen Beitrag zur zukünftigen Landnutzung und Raumentwicklung in diesen Gebieten leistet.

Die Umsetzung von konkreten Maßnahmen und die Implementierung von lokalen und grenzüberschreitenden Projekten wäre ohne den europäischen Ansatz nicht möglich. TEN hat einen hohen Bekanntheitsgrad erreicht und sich in allen beteiligten Regionen und auf internationaler Ebene als Projekt etabliert.

AUSBLICK

Unter dem Schirm von TEN bewerben sich fünf interregionale Projekte für eine Fortsetzung unter Interreg III B und zwei grenzüberschreitende Projekte für eine Durchführung unter Interreg III A, um die gemeinsamen Visionen in konkrete regionale Aktionen umsetzen zu können.



Brögberner Teiche, Lingen



Wollgras



Grasfrösche

Vision Planet

Erarbeitung von Perspektiven und Strategien der Raumentwicklungspolitik im Mitteleuropäischen- und Donauraum in vernetzter Planung

Beteiligte Staaten:

Bulgarien
Deutschland
Italien
Jugoslawien
Kroatien
Österreich
Polen
Rumänien
Slowakische Republik
Slowenien
Tschechische Republik
Ungarn



DAS PROJEKT

Mehr als ein Jahrzehnt nach Öffnung des »Eisernen Vorhangs« treten die regionalen Unterschiede in den Ländern Mittel- und Südosteuropas immer deutlicher zutage. Die deutsch-österreichische Initiative VISION PLANET, an der sich insgesamt zwölf Staaten beteiligten, verfolgte das Ziel, die Region in den Prozess der Europäischen Raumentwicklung einzubinden. Ein gemeinsamer Rahmen für Kooperationen sollte erarbeitet und Optionen für die Anwendung des Europäischen Raumentwicklungskonzeptes und die zukünftige Gestaltung der Strukturfonds aufgezeigt werden.

DIE ERGEBNISSE

VISION PLANET formulierte gemeinsame Strategien, Leitlinien und Maßnahmen zur räumlichen Entwicklung im CADSES-Raum, die insbesondere auf den wirtschaftlichen und sozialen Wandel in den Nichtmitgliedstaaten der EU eingehen. Sie berücksichtigen dabei die Bedingungen, Anforderungen und Stufen des europäischen Integrationsprozesses. Das VISION-Dokument identifiziert die dringendsten Aufgaben der Raumentwicklungspolitik im CADSES, wie der Umgang mit regionalen Disparitäten, der Aufbau neuer Stadt-Land-Partnerschaften, die Verringerung von Nachteilen in peripheren Lagen oder die Diversifizierung der Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur monostrukturierter Regionen.

»Das Vision-Projekt bezieht die Länder Mittel- und Südosteuropas in die europäische Raumentwicklung ein.«

Für eine erfolgreiche Umsetzung des Raumentwicklungskonzeptes sind geeignete Institutionen und Instrumente notwendig. Wichtig sind dabei:

- der Aufbau eines räumlich-administrativen Systems zur Umsetzung von Regional- und Stadtentwicklungsmaßnahmen,
- ein Raumordnungssystem zur Vorbereitung und Koordinierung der wichtigsten Aspekte der Raumentwicklung,
- eine Regionalpolitik, die über entsprechende Mittel zur Beeinflussung ökonomischer Entwicklungsprozesse im Sinne der Raumentwicklungsziele verfügt.



Die Donau mehr als eine Verkehrsachse

Das Projekt hat die in der EU bereits etablierte Kooperation auf dem Gebiet der Raumentwicklung für mittel- und südosteuropäische Akteure geöffnet und zu einer verstärkten Kooperation zwischen diesen Staaten selbst beigetragen. Das VISION-Dokument bildet eine Basis für die weitere Entwicklung von nationalen räumlichen Entwicklungskonzepten – vor allem in den Staaten, die in den nächsten Jahren der EU beitreten werden. Es liefert damit einen konkreten Beitrag zur Koordinierung der sog. Vorbeitrittsinstrumente (wie PHARE und ISPA) auf nationaler Ebene und trägt zu einer effizienteren Nutzung dieser EU-Finanzmittel bei.

Wichtige indirekte Wirkungen erbrachte der Dialog zwischen Handlungsträgern der Raumordnung (das »PLANungs-NETz«). Dieser Austausch sorgte für praktische transnationale Kooperationserfahrung und für die Verbreitung eines querschnittsorientierten Ansatzes in der Raumentwicklungspolitik.



AUSBLICK

In der nächsten Phase wird es darum gehen, die Zusammenarbeit in konkreten Projekten zu vertiefen, die einen Beitrag zur weiteren Integration und zur EU-Erweiterung leisten. Unterstützt wird dieser Prozess dadurch, dass die Ergebnisse von Vision Planet eine wesentliche Grundlage für das Interreg III B-Programm im CADSES-Raum darstellen.

FOCUS

Die Zukunft altindustrialisierter Städte und Regionen in Mittel- und Osteuropa

Beteiligte Staaten:

Bulgarien
Deutschland
Lettland
Österreich
Polen
Rumänien
Slowakische Republik
Slowenien
Tschechische Republik
Ukraine
Ungarn



DAS PROJEKT

Die politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Veränderungen der 1990er Jahre haben industrialisierte Städte und Regionen Mittel- und Osteuropas vor große sozioökonomische und ökologische Probleme gestellt. Das Projekt FOCUS setzte sich zum Ziel, sowohl die Probleme des Strukturwandels als auch die angewandten Strategien der Raumentwicklung vergleichend zu analysieren, daraus Empfehlungen für Entscheidungsträger abzuleiten und einen projektbezogenen Erfahrungsaustausch zwischen den Akteuren zu etablieren.

DIE ERGEBNISSE

Das Projekt bietet einen breiten Überblick über sektorübergreifende Probleme und Strategien der Raumentwicklung in altindustrialisierten Gebieten. Während einige Regionen – darunter die Hauptstadtregionen und einzelne Wachstumszentren – auf dem Weg der Umstrukturierung von Wirtschaft und Gesellschaft bereits fortgeschritten sind, zählen die Mehrzahl der Städte und Regionen durch ungünstige Rahmenbedingungen wie Lage, Wirtschaftsstruktur und Umweltqualität zu den Verlierern der Transformation.

Im Hinblick auf die EU-Osterweiterung gilt die notwendige Revitalisierung dieser Städte und Regionen im Europäischen Raumentwicklungskonzept (EUREK) wie in den Leitlinien der Europäischen Raumordnungsministerkonferenz (CEMAT-Leitlinien) als Problem von europäischer Tragweite.

Trotz regionaler und länderspezifischer Besonderheiten kommen in allen Ländern ähnliche Ansätze der Regionalentwicklung zum Tragen, die auf ihre Übertragbarkeit geprüft wurden. Die mit der bevorstehenden EU-Erweiterung verbundene Erneuerung des Rechtswesens, der öffentlichen Verwaltung und der Wirtschaft in den Beitrittsstaaten birgt hierbei große Chancen für eine zukunftsfähige Regionalentwicklung. Die Empfehlungen des Projektes FOCUS – u.a. in Form der »Leipziger Erklärung« veröffentlicht – lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

- (1) Mehr politische Aufmerksamkeit für altindustrialisierte Regionen auf allen Ebenen der Politik und der internationalen Zusammenarbeit
- (2) Gerechtere Lastenverteilung bei deren Sanierung und Entwicklung
- (3) Neue Organisationsformen zur Mobilisierung eigener Kräfte bei der Bewältigung von Strukturproblemen
- (4) Sektorübergreifende Lösungen, die vor allem an der Zukunftsfähigkeit von Branchen ausgerichtet sind
- (5) Zusammenarbeit zwischen altindustrialisierten Städten und Regionen zur Vermeidung kostspieliger Experimente

Durch die intensive transnationale Zusammenarbeit von Partnern aus elf Ländern des CADSES-Raumes ist es gelungen, die bestehende Kooperation im Rahmen des vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen initiierten und unterstützten Netzwerks raumwissenschaftlicher Forschungseinrichtungen Mittel- und Osteuropas (MOE-Netzwerk) zu vertiefen und um neue Partner zu erweitern.

AUSBLICK

Es sind Folgeprojekte im Rahmen von INTERREG III B geplant, die dazu dienen sollen, die Netzwerke auf nationaler und internationaler Ebene zu verstetigen und weiter auszubauen. Inhaltlich geht es dabei u.a. um die Möglichkeiten der Verknüpfung von Umweltsanierung und wirtschaftlicher Entwicklung.

»Zukunftsorientierte Kooperation über die Grenzen hinweg eröffnet Chancen für alt-industrialisierte Städte und Regionen.«



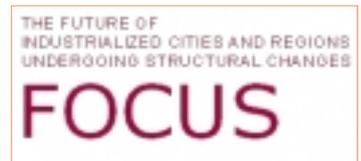
Zeche Nordmähren, (CZ)



Hochofenmuseum, Starachowice, (PL)



Neues Gewerbegebiet, Tatabánya, (H)



Magistrale für Europa

Eisenbahnlinie Paris-Strasbourg-Stuttgart-München-Salzburg-Wien-Budapest

Beteiligte Staaten:

Deutschland
Frankreich
Österreich
Ungarn



»Die Magistrale, eine Verbindung zwischen Ost und West – quer durch Europa.«

DAS PROJEKT

Die Städte der Haltepunkte zwischen Paris und Budapest, aber auch Regionalverbände, die Industrie- und Handelskammern Deutschlands und die Wirtschaftskammer Salzburgs schlossen sich der Initiative »Magistrale für Europa« an. Seit 15 Jahren ist es ihr Ziel, mitzuhelfen, dass die Strecke als Hochgeschwindigkeitstrasse ausgebaut wird, bislang jedoch mit geringem Erfolg. Mit dem Interreg II C-Projekt sollte die transnationale Zusammenarbeit innerhalb der Initiative gefördert und deren Außenwirkung gestärkt werden.

DIE ERGEBNISSE

Die im Rahmen von Interreg II C in Auftrag gegebenen Gutachten belegen die Rentabilität der Magistrale, deren positive Impulswirkung für die wirtschaftlichen Standort- und Wettbewerbsbedingungen und die Gesamtentwicklung der Regionen.

Bei einer durchschnittlich um 50% erhöhten Reisegeschwindigkeit könnten Reisezeiten stark reduziert, Verkehre von hochbelasteten Autobahnen übernommen und eine Alternative zu Flugreisen angeboten werden. Die Entmischung der Geschwindigkeiten führt im Schienengüterverkehr zu einer höheren Streckenkapazität.

Von der Verbesserung der Erreichbarkeit profitieren die Regionen im Magistrale-Korridor, in dem 34 Millionen Menschen wohnen und arbeiten. Positive regionalwirtschaftliche Effekte sind – ergänzt und gestützt von den Sekundärnetzen – für den gesamten Korridor zu erwarten. Sie können helfen, regionale Disparitäten zu mindern und periphere Lagen zu integrieren. Die Korridor-Bevölkerung erhält mehr Möglichkeiten bei der Wahl von Wohn-, Arbeits-, Ausbildungs- und Einkaufsorten, für die Teilhabe am kulturellen Leben und die Erholung. In Deutschland verbindet die Magistrale hochrangige Industrieregionen und Wissenschaftsstandorte zu einem High-Tech-Cluster.

Die Magistrale verbindet als ca. 1500 km lange West-Ost-Achse zahlreiche EU-Beitrittsländer mit Österreich, Deutschland und Frankreich. Der Südosten Frankreichs und der Süden Deutschlands kommen sich näher, Österreich und das Beitrittsland Ungarn rücken näher zur europäischen Mitte. Die kürzeren Wege zwischen den europäischen Kulturmetropolen Paris, Straßburg, München, Salzburg, Wien und Budapest fördern den innereuropäischen Kulturaustausch.

Die Gutachten zeigen Lücken und Schwachstellen der vorhandenen Schienenverbindungen auf: eingleisige Abschnitte, Geschwindigkeitseinbrüche, Kopfbahnhöfe oder unterschiedliche Stromsysteme. Eine frühzeitige Planung und Finanzierung ist erforderlich, wenn die Magistrale als fehlendes Teilstück zwischen den Transeuropäischen Netzen Westeuropas und den Helsinki-Korridoren Osteuropas nicht noch nach zehn Jahren Ausbaulücken aufweisen soll.

AUSBLICK

Die Initiative »Magistrale für Europa« wird mit ihren Projektergebnissen auf der Ebene der EU, der Staaten, der Länder und der Bahnen für die Hochgeschwindigkeitsstrecke intensiv werben und versuchen, ein breites öffentliches Bewusstsein für deren Notwendigkeit zu schaffen. Die Ergebnisse stehen darüber hinaus als Entscheidungsgrundlage für alle weiteren Planungen zur Verfügung.



Die Magistrale für Europa



Verlauf der Magistrale und die wichtigsten Haltepunkte

Beispiel

12

**Transnationale touristische Entwicklung der Elbe als Faktor nachhaltiger Raumentwicklung
»Blaues Band Elbe/ Labe«®**

Beteiligte Staaten:

Deutschland
Tschechische Republik



DAS PROJEKT

Den Kernpunkt der Zusammenarbeit zwischen Partnern aus Deutschland und der Tschechischen Republik bildete das BLAUE BAND der Elbe. Der Fluss ist mit einer Länge von über 1000 km und rd. 28 Mio. Anwohnern einer der größten Mitteleuropas. Er verbindet ein vielfältiges Mosaik an touristisch attraktiven Landschaften und Städten. Ziel der Kooperation war es, die transnationale touristische Entwicklung der Elbe zu fördern und damit Impulse für Raumentwicklung und Wirtschaft zu setzen.

DIE ERGEBNISSE

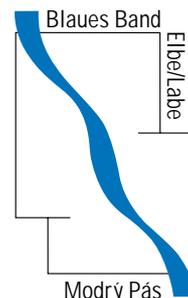
Das Raumentwicklungskonzept des Elbkorridors und das Planungshandbuch – beides Ergebnisse des Projektes – verfolgen drei Leitziele:

- Entwicklung von dauerhafter und umweltsensitiver touristischer Infrastruktur
- Gemeinsames Fluss-Management der Elbe-Anrainerländer
- Verknüpfung bestehender Organisationen und Anrainerstädte über ein Netzwerk

»Die großen Flüsse sind ideale transnationale Entwicklungskorridore, um gemeinsam Potenziale in der Raumentwicklung zu nutzen.«

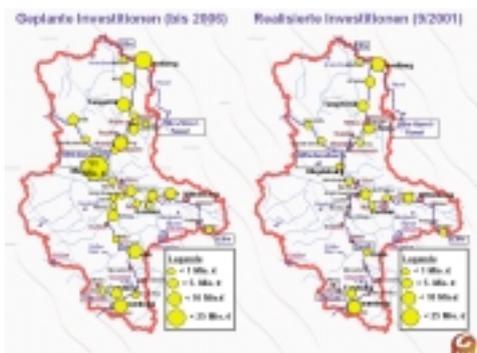
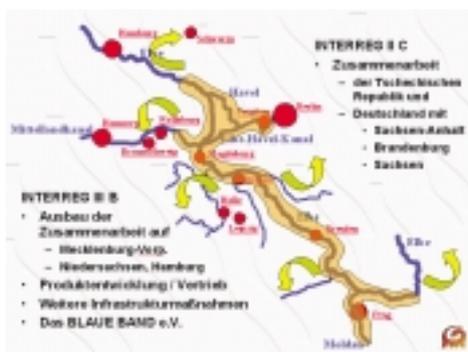
Das digitale Planungshandbuch verknüpft vorhandene Planungsgrundlagen, gesamt- und fachplanerische Ansätze verschiedener Bundesländer und der Tschechischen Republik zu einem transnationalen Dokument mit übergeordneten Entwicklungsleitlinien. Aspekte der Raumplanung, Regionalökonomie und Regionalentwicklung fanden dabei ebenso Berücksichtigung wie die Bereiche Naturschutz, Kultur, Geschichte, Wirtschaft und Integration. Für den Raum von Pardubice bis Schnackenburg werden dargestellt:

- die raumordnerischen und rechtlichen Rahmenbedingungen,
- Bereiche, die für touristische Aktivitäten besonders geeignet sind,
- Landschaften, die für touristische Aktivitäten empfindlich sind und
- kulturelle Gemeinsamkeiten und Besonderheiten des Raumes.



Durch das Planungshandbuch werden der bestehende Handlungsbedarf aufgezeigt sowie Akteure und Investoren angeregt, regionale und überregionale Tourismusangebote zu etablieren und am konkreten Standort zu investieren. Teilprojekte und Einzelmaßnahmen fügen sich so in die transnationale Konzeption ein und können sich – unterstützt durch eine gemeinsame Vermarktung – zu etwas Verbindendem entlang des BLAUEN BANDES entwickeln.

Die intensive Zusammenarbeit und Kommunikation zwischen Ministerien, kommunalen Verwaltungen, regionalen Verbänden, wissenschaftlichen Organisationen und Firmen führte zur Etablierung länderübergreifender Netzwerke entlang der Elbe. Sie bieten einen idealen Ausgangspunkt für die Implementierung der Konzeption und die konkrete Projektumsetzung.



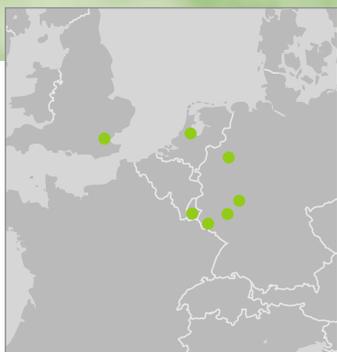
AUSBLICK

Im Rahmen der EU-Gemeinschaftsinitiative Interreg III B sollen nun Strukturen aufgebaut werden, die eine stetige Kooperation und Koordination über längere Zeiträume gewährleisten. Wesentliche Ziele für die nächste Projektphase sind u.a. die Entwicklung von grenzübergreifenden touristischen Produkten und eines Corporate Designs für die Gesamtregion sowie eine Initiierung und ggf. Anschubfinanzierung von Infrastrukturmaßnahmen, die für eine touristische Entwicklung unbedingt erforderlich sind.

Neue ... Stadt-Landschaften— Neue Wege sozialverträglicher Entwicklung von StadtLandschaften

Beteiligte
Staaten:

Deutschland
Großbritannien
Niederlande
Luxemburg



DAS PROJEKT

Unter dem Vorzeichen der Globalisierung und im Übergang zur post-industriellen Gesellschaft führt der rasche Wandel der Stadtgestalt in europäischen Metropol- und Verdichtungsräumen zur Herausbildung eines neuen Typs von StadtLandschaften. Ziel des Projekts war es, deren Gestalt und ihre bestimmenden gesellschaftlichen und ökonomischen Prozesse besser zu verstehen, den Wandel als Chance zu begreifen und die »versteckten« Potenziale für eine sozialverträgliche Entwicklung der Agglomerationen zu nutzen.

DIE ERGEBNISSE

Die Partnerregionen spiegelten die Bandbreite der Agglomerationen Nordwesteuropas wider und boten die Möglichkeit, die Zusammenhänge zwischen den räumlichen Veränderungsprozessen und übergeordneten ökonomischen, sozialen und politischen Trends herauszuarbeiten. Das entwickelte Konzept der neuen StadtLandschaften löst sich vom tradierten Bild der »europäischen Stadt« und von traditionellen Dichotomien wie Siedlungs- und Freiraum, Zentrum und Peripherie, Stadt und Land. Es setzt statt dessen durch eine integrierte stadtregionale Betrachtung an Komplexität, Funktion und Vernetzung von Orten an.



Der Wandel der Stadtgestalt verbindet sich mit Prozessen des sozialen Wandels, der Herausbildung neuer städtischen Lebensformen und einer veränderten sozialen Geographie. Die Entwicklung einer sozialen Perspektive wird zukünftig zum Erfolgsfaktor räumlicher Planung, die sich verstärkt den Anforderungen der Sozialverträglichkeit stellen muss.

Im Rahmen des Projektes wurden planerisch-konzeptionelle Ansätze für eine pro-aktive Gestaltung entwickelt, die die bisher eher defensiv ausgerichteten Strategien ablösen und eine Integration sozialer und kultureller Aspekte auf stadtregionaler Ebene leisten sollen. So wurden

- Ansatzpunkte für ein soziales Leitbild erarbeitet,
- »Governance«-Ansätze entwickelt, die die stadtregionale Perspektive und Sozialverträglichkeit über partizipative und kooperative Verfahren sichern helfen,
- Planungskonzepte entworfen, die auf die Wirksamkeit regionaler Leitbilder, Strategien und Projekte setzen, die zentrale Bedeutung des öffentlichen Raumes erkennen und versuchen, sozial offene Räume zu schaffen.

Der praxisorientierte Untersuchungsansatz geht die Frage an, wie in den Regionen mit dem Phänomen der neuen StadtLandschaften strategisch wie operativ umgegangen werden kann und zeigt dies in konkreten Pilotprojekten auf. Unabhängig von der praktischen Umsetzung auf regionaler Ebene wird die transnationale und europäische Raumplanung als zentrale Schnittstelle zur Förderung einer sozialverträglichen und pro-aktiven Raumplanung angesehen.

AUSBLICK

Alle initiierten Pilotprojekte werden in den Regionen künftig weiter verfolgt und umgesetzt. Für eine Fortsetzung der konzeptionellen Arbeit zu den "Neuen StadtLandschaften" und zur Weiterentwicklung transnational wirksamer Empfehlungen, Strategien und Instrumente wird ein Folgeprojekt unter Interreg III B vorbereitet.

»Die Entwicklung einer stadtregionalen und sozialen Perspektive wird zum Erfolgsfaktor räumlicher Planung in europäischen Agglomerationen.«



Öffentlicher Raum als Entwicklungsressource



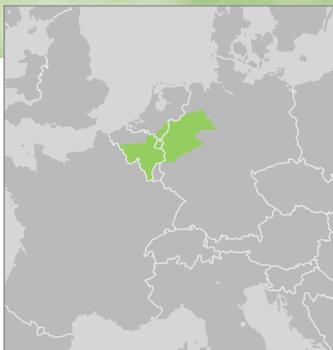
Denkmodell für kooperative Planungsprozesse

TRADE

Koordination der transnationalen Raumordnungspolitik für die regionale Entwicklung von Einkaufszentren »auf der grünen Wiese«

Beteiligte Staaten:

Belgien
Deutschland
Niederlande



DAS PROJEKT

Entwicklungsmöglichkeiten für den Handel müssen die Wettbewerbsfähigkeit der Städte und Gemeinden stärken, aber auch sicherstellen, dass zwischen ihnen eine Verhältnismäßigkeit und Maßstäblichkeit im Interesse ihrer mittel- und langfristigen Prosperität gewahrt bleiben. Ausgangspunkt für das Projekt TRADE war daher die Überlegung, dass zur Vermeidung einer unkontrollierten und unkoordinierten Entwicklung des großflächigen Einzelhandels im Dreiländereck Deutschland, Niederlande und Belgien gemeinsame grenzübergreifende Ziele und Strategien, einheitliche Planungskriterien und Genehmigungsvoraussetzungen notwendig sind.

DIE ERGEBNISSE

Zentrales Ergebnis des Projektes war die gemeinsame Erarbeitung grenzübergreifend abgestimmter Rahmenbedingungen zur Einzelhandelsentwicklung im Hinblick auf:

- Schlüsselkriterien und Ansiedlungsvoraussetzungen für grenzübergreifend relevante Einzelhandelseinrichtungen, am Beispiel der Factory Outlet Centres (FOC),
- Verfahrensweisen für ein Monitoring ihrer Auswirkungen auf den Einzelhandel und die Stadtentwicklung in der Region,
- Leitbilder zur Einzelhandelsentwicklung,
- eine Etablierung einzelhandelsbezogener grenzübergreifender Abstimmungsmechanismen und Diskussionsforen.

»Im Tauziehen widerstreitender Interessen bei der Ansiedlung von Großvorhaben bietet die transregionale Kooperation eine Chance für win-win-Situationen.«

TRADE

Dieser Ansatz verfolgte das Ziel, bei der Ansiedlung von regionalbedeutsamen Einzelhandelsprojekten unerwünschte negative Effekte in den Zentren der Ansiedlungsgemeinden sowie in benachbarten Gemeinden zu vermeiden. Die Einzelhandelseinrichtungen sollen auf städtebaulich vertretbare Standorte gelenkt und ein ruinöser Wettbewerb bei Ansiedlungen von FOCs vermieden werden.

Der großflächige Einzelhandel hat weitreichende Auswirkungen: Die TRADE-Empfehlungen verbinden daher Aspekte der Wirtschafts-, Regional-, Städtebaupolitik und in gewissem Umfang auch der Verkehrs- und Umweltpolitik. So sollen beispielsweise bestehende Versorgungsstrukturen und Innenstädte nicht unangemessen beeinträchtigt und ein exzessiver Bodenverbrauch auf der »Grünen Wiese« vermieden werden. Die Praxisnähe der Empfehlungen zeigte sich im Genehmigungsverfahren zur FOC-Ansiedlung im niederländischen Roermond, in dem diese nahezu uneingeschränkt umgesetzt wurden. Die Provinzregierung Limburg und die Bezirksregierung Düsseldorf und Köln vereinbarten, sich bei zukünftigen FOC-Genehmigungen an den TRADE-Empfehlungen zu orientieren.

Die Ergebnisse sind auf andere Regionen übertragbar. Wie zahlreiche Anfragen aus europäischen Grenzräumen bestätigen, gibt es hierfür einen großen Bedarf. Das TRADE Projekt erhielt zudem eine Auszeichnung als Beispiel »bester Praktiken« auf dem 2. Europäischen Kongress »Handel und Stadt« im November 2000 in Lille.



Centro Oberhausen

AUSBLICK

Über eine weitergehende Umsetzung der Ergebnisse des Projektes beraten derzeit die Grenzkommission Ost der Union Benelux sowie die Entscheidungsträger der Euregio Rhein-Maas. Diese stehen vor der Aufgabe, sich auf eine grenzübergreifende Abstimmung und Koordination der Ansiedlungspolitik zu verständigen.

Beispiel

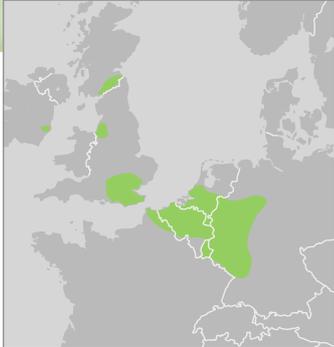
15

HST

Internationales Netzwerk von Hochgeschwindigkeitszügen in städtischen Räumen

Beteiligte Staaten:

Belgien
Deutschland
Großbritannien
Niederlande



DAS PROJEKT

Im Zuge der europäischen Integration rücken die Metropolen und Ballungsräume in Nordwesteuropa näher zusammen. Hochgeschwindigkeitszüge (HST: High Speed Train) als schnelle Verbindungen zwischen den Agglomerationen spielen hier eine immer größere Rolle. Das HST-Netzwerk wurde als Kooperationsplattform für alle beteiligten Regionen, Städte und privaten Organisationen gegründet. Es verfolgt das Ziel, den Erfahrungsaustausch zwischen den Akteuren in Bezug auf das HST-Netz und dessen Auswirkungen auf die urbane, ökonomische und soziale Entwicklung zu vertiefen.

DIE ERGEBNISSE

Hochgeschwindigkeitszüge verbinden alle wichtigen Haltepunkte in dem Dreieck zwischen Amsterdam, Brüssel und Köln innerhalb einer Reisezeit von dreieinhalb Stunden. Die Wechselbeziehungen zwischen den Knoten dieses Netzwerkes werden zukünftig stark ansteigen, es entsteht eine große Agglomeration mit über 40 Millionen Einwohnern – in der Nachbarschaft der Metropolräume Groß-London, Ile de France, Region Frankfurt Rhein-Main. Das HST-Netzwerk soll als wichtiges Rückgrat dieser Entwicklung dienen, um

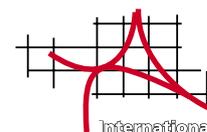
»Das HST-Netzwerk soll als ein wichtiges Rückgrat die Entwicklung der Metropolen und Ballungsräume in Nordwesteuropa stützen.«

- den Mehrwert einer gemeinsamen Entwicklung im globalen Wettbewerb mit anderen vergleichbaren Regionen zu nutzen,
- nachhaltigere Verkehrssysteme zu fördern und damit die Ballungsräume zu entlasten,
- Impulse für eine Revitalisierung der Bahnhöfe und ihrer Umfelder zu setzen und diese besser in das städtische Gefüge zu integrieren,
- die Zubringersysteme zu verbessern, mit dem Ziel, den Zugang zum HST-Netz für Fahrgäste zu erleichtern und attraktiver zu gestalten.



Der französische THALYS-Viersystem-Hochgeschwindigkeitszug

Im Rahmen von Interreg II C entstand ein gemeinsames Aktionsprogramm der beteiligten Partner. Konkretes Ergebnis waren Konzeptionen für weitere Projekte, beispielsweise für die HST-Bahnhöfe in Düsseldorf und Duisburg. Hier sollen Eurobahnhöfe mit definierten internationalen Standards – angepasst an nationale bzw. regionale Besonderheiten – entstehen. Die Eurobahnhöfe erfüllen Qualitätsanforderungen, die sie von herkömmlichen Bahnhöfen deutlich unterscheiden. Es wird großen Wert auf hohe Funktionalität, gute Erreichbarkeit und besonderen Kundenservice gelegt, durch:



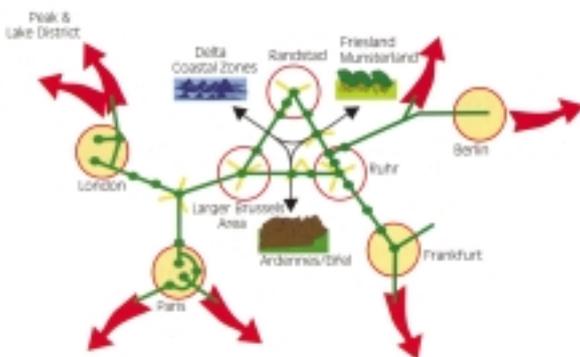
International Network HST- Urban Regions

- (1) Bahnhofsinterne Wegweisung
- (2) Erscheinungsbild der HST-Bahnsteige
- (3) Schaffung von Warte- und Aufenthaltsbereichen
- (4) Schaffung von Konferenz- und Veranstaltungsmöglichkeiten
- (5) Möglichkeiten der Gepäckaufbewahrung
- (6) Marketingmaßnahmen
- (7) Externe Wegweisung
- (8) Parken und Service

Die beteiligten Regionen und Städte unterstützen das HST-Netzwerk, um die Vorteile dieses Hochgeschwindigkeitsnetzes durch koordinierte Aktionen besser realisieren zu können und gemeinsam von dessen positiven Auswirkungen zu profitieren. Sie erwarten sich davon einen Beitrag zu einer stärker integrierten sowie ökonomisch und ökologisch nachhaltigeren Entwicklung in Nordwesteuropa.

AUSBLICK

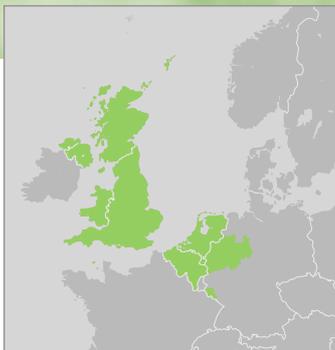
In Interreg III B sollen die erarbeiteten Konzepte vertieft und das Aktionsprogramm in ersten Schritten umgesetzt werden. Es ist beabsichtigt, das HST-Netzwerk um weitere Partner im NWE-Raum zu erweitern.



ERIH Europäische Route der Industriekultur

Beteiligte
Staaten:

Belgien
Deutschland
Großbritannien
Niederlande



DAS PROJEKT

Die »Europäische Route der Industriekultur« soll zur touristischen Vernetzung von besonders bedeutenden europäischen Industriedenkmälern wie beispielsweise das Weltkulturerbe Völklinger Hütte im Saarland oder die Zeche Zollverein in Nordrhein-Westfalen beitragen. Mit einer konkreten Routenführung soll das Erbe der Industriekultur erschlossen werden. Als erster Schritt wird die Verwirklichung eines Teilabschnittes zwischen England, Belgien, den Niederlanden, Nordrhein-Westfalen und dem Saarland angestrebt.

DIE ERGEBNISSE

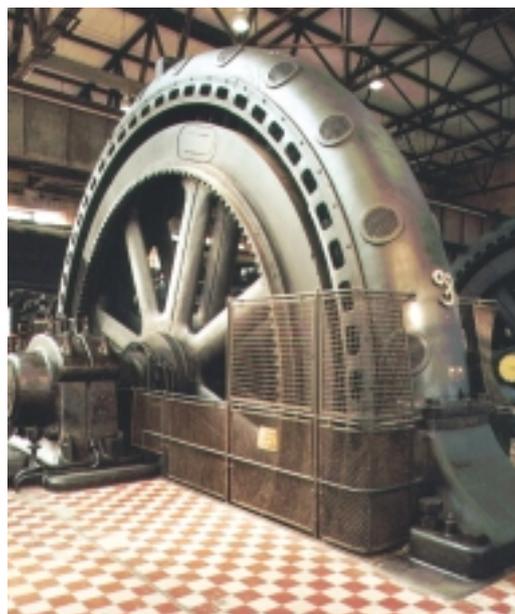
ERIH besteht im Kern aus den 66 touristisch wichtigsten Standorten der Industriekultur in den Industrieregionen Europas. Diese *Ankerpunkte* weisen tragfähige touristische Entwicklungspotenziale von europäischer Bedeutung auf und bilden die obere Hierarchieebene des Netzwerkes. Auf einer zweiten Ebene wird es sieben *transnationale Themenrouten* geben. Sie sollen die ganze Vielfalt der industriellen Kulturlandschaften Europas aufzeigen. Eine dritte Ebene stellen die *Regionalen Routen* dar, die von den Ankerpunkten ausgehen. Sie bieten die Möglichkeit, viele regionale Interessen und Aktivitäten mit der Route und den Ankerpunkten zu verknüpfen.

In Interreg II C wurde eine Machbarkeitsstudie für den ersten Teilabschnitt erarbeitet. Im Rahmen der Studie wurden gleichzeitig exem-

plarische Lösungen für eine *gesamteuropäische Route* gefunden, um u.a. die industriekulturellen Standorte der zukünftigen Beitrittsländer Mittel- und Osteuropas einzubeziehen.

Erhaltung und Pflege des kulturellen Erbes sind Zielsetzungen des Europäischen Raumentwicklungskonzepts (EUREK): Das kulturelle Erbe als Ausdruck europäischer Identität ist von weltweiter Bedeutung. Als wirtschaftlicher Faktor wird es für die Regionalentwicklung zunehmend wichtiger. Ein wichtiges Ziel von ERIH ist es deshalb, direkt zur Entwicklung einzelner Standorte und ihres räumlichen Umfeldes beizutragen. Hier können Impulse für neue Formen des Tourismus in alten Industrieregionen und somit für deren wirtschaftliche Entwicklung gesetzt werden. Dabei spielt auch die Bewahrung der regionalen Identität alter Industriegebiete eine bedeutsame Rolle.

Die transnationale Kooperation im Rahmen von ERIH zeigt, dass man von den integrativen Ansätzen angloamerikanischer Projekte – Stichworte sind hier: *Regeneration through Heritage, Heritage Management und Heritage Corridors* – lernen kann. Deutschland kann Erfahrungen im Rahmen der *IBA Emscher Park* und der *Route der Industriekultur im Ruhrgebiet* beisteuern. Neben dem umfangreichen Erfahrungsaustausch werden wirtschaftlich wirksame Synergieeffekte durch die europaweite Vernetzung und gemeinsame Bewerbung der Standorte erwartet.



Gasbläsehalle Weltkulturerbe Völklinger Hütte



Landschaftspark
Duisburg-Nord

AUSBLICK

Als Herzstück der Umsetzung wird das Communication-Center für die konkrete Umsetzung und Koordinierung, auch für weitere Projekträume, dienen. Daneben sollen weitere Projekte unter der Koordinierung von ERIH verwirklicht werden, beispielsweise die Einrichtung elektronischer Touristik-Informationssysteme oder die Beschilderung der Routen.

Hochwasserschutz am Rhein: Vorsorge hinter den Deichen

Beteiligte
Staaten:

Deutschland



**»Vorbeugender
Hochwasserschutz
muss auf allen Ebenen
der räumlichen Planung
Berücksichtigung
finden.«**



Hessisches Ried – Rhein-Überschwemmung im Januar 1883 – Hofheim bei Worms



Projektgebiet

DAS PROJEKT

Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass Deiche und andere Hochwasserschutzanlagen bei extremen Hochwasserereignissen versagen können. Insbesondere in Siedlungsgebieten kann dies zu verheerenden ökonomischen und ökologischen Schäden führen. Die Siedlungsentwicklung hinter den

Deichen hat auf die verbleibende potenzielle Hochwassergefährdung in der Vergangenheit keine Rücksicht genommen. Am Beispiel des hessischen Rieds soll mit den Instrumenten der räumlichen Planung ein weiterer Anstieg der Schadenspotenziale in überflutungsgefährdeten Bereichen hinter den Deichen verhindert werden.

DIE ERGEBNISSE

Das Projekt orientiert sich an den bereits 1995 durch die Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) erarbeiteten *Leitlinien für einen zukunftsweisenden Hochwasserschutz*. Darüber hinaus greift das Projekt Handlungsziele des *Aktionsplans Hochwasser* zur Minderung der Hochwasserrisiken am Rhein auf, den die Mitglieder der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR) am 22. Januar 1998 beschlossen haben. Als wesentliche Handlungsziele benennt der Aktionsplan die Reduzierung der Schadensrisiken um 25 % bis zum Jahr 2020 und die Verstärkung des Hochwasserbewusstseins. Bei der Verwirklichung dieser Ziele kommt der räumlichen Planung eine große Bedeutung zu.

Im Rahmen des Projektes wurde eine umfassende Analyse der Situation in den betroffenen EU- und Mitgliedstaaten sowie in der Schweiz durchgeführt. Dabei stand die Erfassung und Bewertung der unterschiedlichen Strategien und Instrumente zur Minderung der Schadenspotenziale auf den potenziellen Überflutungsflächen hinter den Deichen im Vordergrund.

Als Ergebnis liegt ein Gutachten vor, das einen umfassenden und integrierten Ansatz verfolgt, um die wasserwirtschaftlichen und die raumplanerischen Aktivitäten auf dem Gebiet des vorbeugenden Hochwasserschutzes hinter Schutzeinrichtungen zu koordinieren und zum Erfolg zu führen. Dabei wurden erstmals neue Wege der Kooperation zwischen der Raumplanung und der wasserwirtschaftlichen Fachplanung entwickelt. Die Ergebnisse sind auf das gesamte Bundesgebiet übertragbar und auch in anderen Mitgliedstaaten auf großes Interesse gestoßen.

Erste Umsetzungen erfolgen im Rahmen der Novellierung des hessischen Wassergesetzes. Die hessische Landesplanung bereitet entsprechende Verordnungen vor. In die

»Handlungsempfehlungen der Ministerkonferenz für Raumordnung zum vorbeugenden Hochwasserschutz« vom 14. Juni 2000 sind die Ergebnisse dieses Projektes unmittelbar eingeflossen. Mit diesem raumordnerischen Ansatz setzt sich derzeit die Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) auseinander.

AUSBLICK

Die Ergebnisse dieses Projektes haben einen großen Einfluss auf die Behandlung des Themas »Vorbeugender Hochwasserschutz« in der Raumplanung, vor allem in der Regionalplanung. Sie werden bereits in verschiedenen Bundesländern umgesetzt, weitere Länder folgen nach.



AKTIONSPLAN HOCHWASSER
IKSR 1998

Deichrückverlegung Bislicher Insel

Beteiligte
Staaten:

Deutschland
Niederlande



DAS PROJEKT

Im Einklang mit der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR) wurden für elf ausgesuchte Räume am Niederrhein Machbarkeitsstudien für eine ökologisch orientierte Wiederherstellung von Retentionsräumen erarbeitet. Einer dieser Untersuchungsbereiche, der Retentionsraum der Bislicher Insel, liegt zwischen den Städten Xanten und Wesel in einer Altrheinschlinge. Hier stand zunächst die Absicht im Vordergrund, durch rheinnahe Deiche vorhandene Siedlungen und Raumnutzungen, besser als bisher, vor Hochwasser zu schützen.

DIE ERGEBNISSE

Um auf der Grundlage des Ergebnisses der Machbarkeitsstudie eine Deichrückverlegung durchführen zu können, wurde eine Vereinbarung u.a. zwischen dem Deichverband Poll, der Linksniederrheinischen Entwässerungs-Genossenschaft LINEG sowie dem Land Nordrhein-Westfalen abgeschlossen. Diese Vereinbarung regelte insbesondere die zu planende Deichtrasse, die Peripherieanlagen und die Finanzierungsmodalitäten.

Auf einer Länge von ca. 6,1 km wurde der Deich saniert bzw. rückverlegt. Zahlreiche begleitende Maßnahmen, beispielsweise Durchlassbauwerke mit Absperreinrichtungen, Hochwasser- und Grundwasserpumpenanlagen, eine Dichtwand oder die Errichtung einer Spundwand zur Sicherung des Dammkörpers der Bundesstraße 57 gegen Durchsickerung, waren erforderlich.

Das Projekt erzielte damit die Rückgewinnung von 1.100 ha Retentionsraum mit einem Fassungsvermögen von etwa 50 Mio. m³. Dies bedeutet nicht nur im lokalen Umfeld eine Minimierung der Gefährdungspotenziale für die dort lebenden Menschen und Sachgüter, sondern auch eine überregional wirksame Verringerung der Schadensrisiken für die Unterlieger.

Die Maßnahmen tragen zur nachhaltigen Verbesserung des Naturhaushaltes bei. Die Rückgewinnung von Überschwemmungsflächen leitet eine naturnahe Entwicklung der Gewässerstrukturen und des Deichvorlandes ein. Darüber hinaus wird der Rhein als ökologische Verbindungszone optimiert.

Durch umfangreiche Vorprüfungen konnte eine einvernehmliche Vereinbarung, die den Belangen der Betroffenen, der Deichsicherheit, der Wasser- und Landwirtschaft und



Übersichtsplan Deichtrasse, Flutmulde und Peripherieanlagen

der Ökologie gerecht wird, abgeschlossen werden. Die im Rahmen des Projektes entwickelten Verfahren, auch im Hinblick auf Kooperation, Umwelt- und Sozialverträglichkeit, sind auf andere nationale und internationale Projekte übertragbar. Erfahrungen und Planungsstände wurden im Rahmen verschiedener Arbeitssitzungen unter den beteiligten deutschen und niederländischen Institutionen ausgetauscht. Workshops und verschiedene Exkursionen während der Projektlaufzeit informierten die Fachwelt und Interessierte über das Vorhaben und sorgten somit für einen Austausch an Erfahrungen und Know-how.



Einbau einer Dichtwand bei Unterbirthen



Luftaufnahme der Ortslage Unterbirthen bei Hochwasser

AUSBLICK

Im Zusammenspiel mit anderen Hochwasserrückhalteräumen am Niederrhein wird eine Reduzierung der Hochwasserschadenspotenziale im Bereich der unterliegenden Mittelzentren Rees und Emmerich sowie eine überregionale Entlastungen der Niederlande als Unter-

Gemeindenetzwerk »Allianz in den Alpen«

Beteiligte
Staaten:

Deutschland
Italien
Lichtenstein
Österreich
Slowenien
Schweiz



DAS PROJEKT

27 Gemeinden aus allen Alpenstaaten gründeten im Herbst 1997 das Gemeindenetzwerk »Allianz in den Alpen«. Aus dem Ziel heraus, die Alpenkonvention auf lokaler Ebene umzusetzen, entstand die Idee für das gleichnamige Artikel 10-Projekt: Der begonnene Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Alpengemeinden sowie die konkrete Arbeit vor Ort sollten ausgeweitet und vertieft werden.

DIE ERGEBNISSE

In den Partnergemeinden wurde ein bereits erfolgreich erprobter Prozess, der auf stärkere Bürgerbeteiligung setzt, intensiviert bzw. angestoßen. Es bildeten sich lokale Netzwerke – in Anlehnung an die Agenda 21 und das kommunale Umweltmanagement.

Für ausgewählte fachübergreifende Handlungsbereiche, die sich an den Protokollthemen der Alpenkonvention orientieren, wurden Ziele für die künftige Gemeindepolitik festgelegt, sowie konkrete Maßnahmen zur Ortsentwicklung erarbeitet. Als Orientierungsrahmen dienten über Internet zugängliche gute Praxis-Beispiele für eine nachhaltige Raumentwicklung in den Alpengemeinden. In den Aktionsbereichen umweltsensitiver Tourismus, Kooperation zwischen Landschaftsschutz, Landwirtschaft und Tourismus sowie Kulturlandschaftskartierung wurden vertiefende Studien erarbeitet. Es zeigte sich, dass das Thema »Bevölkerung und Kultur« eine immer größere Rolle für die Entwicklung der Gemeinden spielt.

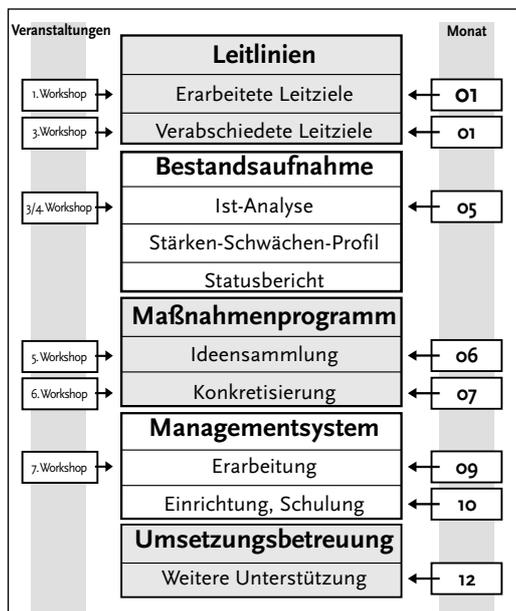
Die Umsetzungs- und Handlungsorientierung der Planungsprozesse standen im Vordergrund. Maßnahmenprogramme und erste Umsetzungsschritte verdeutlichen den Nutzen der Kooperation. Die Beispiele zeigen die Bandbreite der Pilotaktionen auf:

- ein Modellprojekt zur Erhaltung der alpinen Kulturlandschaft in Brandberg im Zillertal
- die Revitalisierung des Fließgewässers Konstanzer Ache unter Abstimmung der verschiedenen Nutzergruppen in Oberstaufen
- die Einführung eines kommunalen Energiemanagements in Schliersee
- die Entwicklung einer Internet-Präsentation zum Thema »Nachhaltige Regionalentwicklung Oberammergau«
- das Konzept für naturnahen Tourismus in Isny und Leutkirch



Allianz in den Alpen
Alliance dans les Alpes
Alleanza nelle Alpi
Povezanost v Alpah

»Ein wichtiger Schritt für den Alpenraum: die Umsetzung der Alpenkonvention auf der Ebene von Gemeinden.«



Projektlauf in der Gemeinde



Gelebte Transnationalität durch gemeinsame Exkursionen

Die transnationalen Vernetzung der Alpengemeinden diente insbesondere dem Informations- und Erfahrungsaustausch in Form von Know-how-Transfer und positiven Projektbeispielen. Daran nahmen im Rahmen des Artikel 10-Projektes auch Regionen aus den Nicht-EU-Mitgliedstaaten Schweiz, Liechtenstein und Slowenien teil.

Das Gemeindenetzwerk »Allianz in den Alpen« erreichte einen hohen Bekanntheitsgrad. In den Alpenstaaten wird die Initiative insbesondere deshalb gewürdigt, weil sie alpenweit das einzige Projekt darstellt, das die Alpenkonvention auf Gemeindeebene durch konkrete Maßnahmen umsetzt. Dies zeigt sich auch in der stetig steigenden Zahl der Mitgliedsgemeinden.

AUSBLICK

»Allianz in den Alpen« ist mittlerweile zu einer festen Institution im Alpenraum geworden. 160 der knapp 6000 Alpengemeinden sind heute Mitglied! Weitere Gemeinden stehen vor der Aufnahme in das Gemeindenetzwerk.

Umweltfreundliche Reiselogistik

Beteiligte Staaten:

Deutschland
Italien
Österreich



»Ohne Auto und trotzdem mobil: Tourismusregionen in den Alpen planen gemeinsam umweltschonende Mobilitätskonzepte.«

Zuhause oder von seinem Urlaubsort aus nach attraktiven Zielen erkundigen. Dazu erhält er die Information, wie er mit öffentlichen Verkehrsmitteln dorthin und wieder zurück gelangt. Trotz Verzicht auf das eigene Auto behält er so seine Mobilität in der Urlaubsregion. Eine zentrale Innovation ist hierbei das »intermodale Routing« über das Internet. Das bedeutet, dass alle Verkehrsmittel und Wege – auch Wanderungen, Busfahrten, Schiffsfahrten oder Seilbahnverbindungen – miteinander zu individuellen Routen verknüpft werden können.

Das Reiseinformationssystem eröffnet Auskunftsmöglichkeiten rund um die Region und damit Ansatzpunkte für ein Regionalmarketing und die Vernetzung aller Partnerregionen. Mit der transnationalen Vernetzung der Modellregionen untereinander und mit den wichtigsten Herkunftsregionen der Gäste wird die Idee eines interregionalen Umweltverbundes verfolgt. Das Projekt setzt durch innovative Verkehrs- und Tourismuslösungen wirtschaftliche Impulse in den Regionen und leistet einen Beitrag zu einer eigenständigen Regionalentwicklung. Viele Tourismusverbände und Verkehrsunternehmen konnten für eine Zusammenarbeit gewonnen werden.



Die Alpen – ein attraktives Touristenziel

DAS PROJEKT

Zunehmende Verkehrsströme und deren Auswirkungen auf die alpine Umwelt und die Tourismusgebiete der Alpen machen die Suche nach Wegen notwendig, die Lebensqualität in den Tourismusregionen zu sichern sowie deren Attraktivität zu erhalten oder zu fördern. Das Projekt »Umweltfreundliche Reiselogistik« setzte sich zum Ziel, für die beteiligten Regionen – bedeutende Zielregionen im alpinen Tourismus – praxistaugliche, umweltschonende Lösungen für die Reise in die Alpen und die Mobilität am Urlaubsort zu entwickeln.

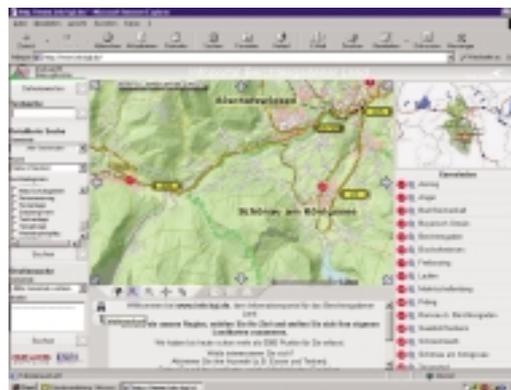
DIE ERGEBNISSE

Jeder Tourist muss sich – oftmals mit hohem Aufwand – die Informationen über ein neues Urlaubsgebiet suchen. Insbesondere für ländliche Regionen können hiermit größere Anstrengungen verbunden sein, v.a. dann, wenn man auf das eigene Auto verzichten will. Diese Überlegungen führten im deutschen Projektteil zu dem Ansatz, eine Informationsplattform mit einer zentralen Verwaltung umfassender Informationen über die Urlaubsregionen zu entwickeln.

Die geschaffene Plattform verknüpft als vielschichtiges Reiseinformationssystem Urlaubsregionen und Ausflugsziele mit der Information, wie der Gast umweltfreundlich diese Ziele erreichen kann. Der Gast kann sich im Internet vor seiner Abfahrt von



Alps Mobility Bus, Cortina



Das Infoportal im Internet: www.info-bgl.de

Alle Daten dieser Informationsplattform stehen darüber hinaus auch anderen Nutzern zur Verfügung. So können Angaben zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) für ein Verkehrsverbundsystem oder beispielsweise als Grundinformation bei der Einführung der »Allgäu-Card« herangezogen werden. Geographisch basierte Buslinienpläne für den Landkreis Berchtesgadener Land werden heute bereits über das Landratsamt und den regionalen Busanbieter für die Passagierinformation eingesetzt.

AUSBLICK

Weitergehende Projektideen, die auf den geschaffenen Strukturen und der erfolgreichen Zusammenarbeit aufbauen, werden für Interreg III B vorbereitet.

Webseite: www.alpsmobility.org
www.ko-mo.de

Interreg III B – Perspektiven für die transnationale Kooperation in der Raumentwicklung

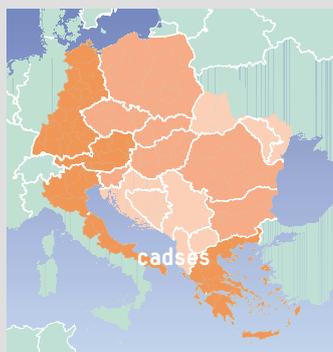
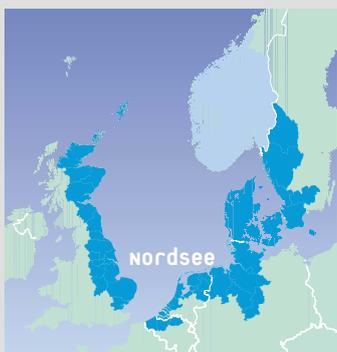
Die transnationale Zusammenarbeit der europäischen Städte und Regionen wird im Rahmen von Interreg III B vertieft.

Im Rahmen der Gemeinschaftsinitiative Interreg II C wurde die transnationale Kooperation auf dem Gebiet der Raumentwicklung erstmals in großem Maßstab erprobt. Trotz aller Herausforderungen, die die Zusammenarbeit über weit gefasste Kooperationsräume hinweg auf allen Verwaltungsebenen mit sich brachte, bieten die gesammelten Erfahrungen und Ergebnisse eine hervorragende Ausgangsposition für die Folgeinitiative Interreg III B. Im Rahmen von Interreg III B wird die transnationale Zusammenarbeit in der Förderperiode zwischen 2000 und 2006 fortgesetzt und intensiviert.



Die gemeinsamen Strukturen zur Umsetzung der Programme in den Kooperationsräumen wurden gegenüber Interreg II C vereinheitlicht und stärken den transnationalen und integrierten Kooperationsansatz im Interreg-Prozess.

Bund und Länder engagieren sich in fünf transnationalen Räumen. Die Interreg III B-Kooperationsräume nehmen im wesentlichen Bezug auf die Interreg II C-Programmräume: den Ostseeraum, den Nordseeraum, Nordwesteuropa und den »Mitteleuropäischen, Adriatischen, Donau- und Südosteuropäischen Raum« (CADSES). Der Alpenraum, in dem bislang Projekte nach Art. 10 EFRE gefördert wurden, gehört nun – deutlich nach Westen erweitert – zu den Interreg III B-Kooperationsräumen. Die Thematik des Vorbeugenden Hochwasserschutzes wird nicht mehr auf das Rhein-Maas-Gebiet beschränkt, sondern kann in alle Kooperationsräume integriert werden.



In Interreg III B liegt ein Schwerpunkt auf den investitions-vorbereitenden Maßnahmen und konkreten Aktionen.

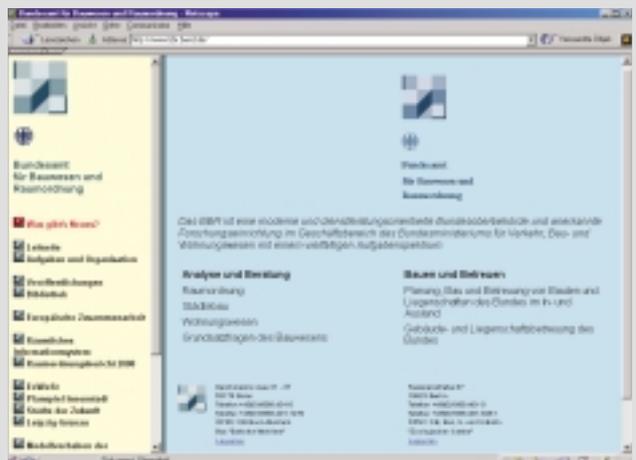
Standen in Interreg II C der Erfahrungsaustausch und das »Einüben« von transnationaler Kooperation im Vordergrund, sollen in Interreg III B stärker umsetzungsorientierte Projekte gefördert werden. Diese sogenannten Aktions-Projekte dienen der Vorbereitung von konkreten Maßnahmen und Investitionen. Hierzu zählen u.a. Marketingstrategien, Machbarkeitsstudien, Bebauungspläne oder Aktionsprogramme. Zu den förderfähigen Vorhaben gehört darüber hinaus die Einrichtung von Umsetzungsstrukturen, beispielsweise im Rahmen eines Regional- oder Stadtmanagements.

Auch kleinere Investitionen sind förderfähig. Dies können kleinere Infrastrukturmaßnahmen sein wie beispielsweise die Beschilderung von Routen oder das Einrichten von Informationszentren einschließlich der Soft- und Hardwareentwicklung.

Die Mitgliedstaaten legen die Fördervoraussetzungen für die transnationalen Projekte in den raumbezogenen Programmen der Gemeinschaftsinitiativen (PGI) und deren Ergänzungsdokumenten fest.



Mehr Informationen zu Interreg III B erhalten Sie über das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) sowie die gemeinsamen transnationalen Sekretariate.



Im Vergleich zu Interreg II C steht in Interreg III B ein erheblich höheres Finanzvolumen zur Verfügung.

Für die deutlich umfangreicheren Fördermittel der Europäischen Kommission für transnationale Projekte müssen in der nun folgenden Förderperiode nationale Kofinanzierungsmittel mobilisiert werden. In den neuen Bundesländern, den Ziel-1-Gebieten in Deutschland, können transnationale Projekte bis zu 75%, in allen anderen Gebieten bis zu 50% gefördert werden. Die Aktivitäten zur Projektgenerierung in Interreg III B lassen auch diesmal eine rege Beteiligung deutscher Partner erwarten.

Interreg III B-Programmmittel in Mio. Euro (2000–2006)*

Kooperationsraum	insgesamt	davon EFRE-Fördermittel
Ostsee	189**	97
Nordsee	278**	129
CADSES	240	130
Nordwesteuropa	655***	330
Alpen	122***	59
Gesamt	1.484	745

* vorläufige Zahlen
 ** einschl. Beitrag Norwegens
 *** einschl. des Beitrags der Schweiz

Die Bundesraumordnung setzt auch in Interreg III B politische Prioritäten bei der Zusammenarbeit mit Mittel- und Osteuropa.

Die Erfahrungen in Interreg II C zeigten, dass große gemeinsame Anstrengungen erforderlich sind, um die europäische Integration in Mitteleuropa zu fördern und die Beitrittskandidaten in diesen Prozess einzubinden. Kooperationen und Partnerschaften in Mittel- und Osteuropa sind besonderen Schwierigkeiten ausgesetzt. Dazu zählen die finanziellen Restriktionen, unter anderem, weil die Interreg-Fördermittel nur in sehr begrenztem Umfang, beispielsweise bei der Übernahme von Reisekosten, in Drittstaaten eingesetzt werden können. Darüber hinaus müssen in einigen Ländern erst Grundlagen und stabile Partnerschaften für eine transnationale Kooperation in der Raumentwicklung geschaffen werden.

Deutschland übernimmt eine besondere Verantwortung, die Zusammenarbeit mit den Transformationsstaaten Mittel- und Osteuropas zu vertiefen. Idealer Ausgangspunkt hierfür ist eine gemeinsame und umsetzungsorientierte Projektarbeit in Interreg III B. Deshalb wird in Interreg III B ein Schwerpunkt Deutschlands auf der Zusammenarbeit im Ostseeraum und im CADSES-Raum liegen.



Die Bundesraumordnung unterstützt auf der Grundlage von kooperationsraumspezifischen Leitthemen Projekte von besonderem Bundesinteresse.

Aus Sicht der Bundesraumordnung sind in den Kooperationsräumen spezifische Leitthemen von besonderem Bundesinteresse, die in konkreten transnationalen Projekten im Rahmen von Interreg III B umgesetzt werden sollen:

Leitthema Ostsee

»Integration der neuen Länder in den Ostseeraum und Heranführung der Beitrittsstaaten«

Leitthema Nordsee

»Raumentwicklungsstrategien für ein stärker integriertes Management des Küstenraumes«

Leitthema CADSES

»Stärkung dezentraler Strukturen im erweiterten Europa durch transnationale Kooperation«

Leitthema Nordwesteuropa

»Integrierte Raumentwicklung – Neue Kooperationsformen für eine Region ohne Grenzen«

Leitthema Alpen

»Der Alpenraum als attraktiver und sensibler Raum in Europa – Modellregion für raumordnungs-politische Strategien und Maßnahmen zur nachhaltigen Entwicklung«

Die fünf Leitthemen wurden vor dem Hintergrund der raumordnungspolitischen Herausforderungen und Chancen für den jeweiligen Kooperationsraum formuliert, besitzen darüber hinaus aber auch kooperationsraumübergreifende Bedeutung. ●



Quellen und Beiträge

Für die Beschreibung der Projekte wurde auf Webseiten, Berichte und Prospekte zurückgegriffen, die die Projektpartner dankenswerter Weise zur Verfügung stellten.

Darüber hinaus lieferten spezifische Beiträge als Grundlage für die Projektbeschreibungen:

- | | | |
|----|------------------------|---|
| 01 | WUD | Petra Schwarz, Urban System Consult, Berlin |
| 02 | STRING | Dietrich Seele, Staatskanzlei Schleswig-Holstein |
| 03 | SuPortNet | Gunnar Platz, Planco Consulting Gesellschaft mbH, Essen |
| 04 | Baltic CHAIN | Claudia Grotz und Kathrin Blechschmidt, Energiestiftung Schleswig-Holstein |
| 05 | NORCOAST, SeaGIS | Bernhard Heidrich, Bezirksregierung Weser-Ems |
| 06 | SSSPCenters | Carsten Westerholt, Bremer Institut für Betriebswirtschaft und angewandte Arbeitswissenschaft, und Holger Kramer, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Bremen |
| 07 | Nordseeküstenradweg | Bernhard Heidrich, Bezirksregierung Weser-Ems |
| 08 | TEN | Heike Brunken-Winkler und Anja Palme, ARSU Oldenburg |
| 09 | Vision Planet | Jens Kurnol, BBR |
| 10 | FOCUS | Dr. Gerd Lintz, Institut für ökologische Raumentwicklung e.V. (IÖR), Dresden |
| 11 | Magistrale für Europa | Prof. Egon K. Martin, Initiative Magistrale für Europa, Karlsruhe und Alexander von Seltmann, sma+, Zürich |
| 12 | Blaues Band Elbe/ Labe | Matthias Bock, ARCADIS Consult GmbH, Projektbüro BLAUES BAND |
| 13 | Neue Stadtlandschaften | Rainer Kestermann, ILS Dortmund |
| 14 | TRADE | Dr. Lothar Blatt, Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V. |
| 15 | HST | Klaus Ebenius, Staatskanzlei NRW |
| 16 | ERIH | Dr. Wolfgang Ebert, Deutsche Gesellschaft für Industriekultur e.V. |
| 17 | Hochwasserschutz Rhein | Helmut Schröder, Hessisches Ministerium für Wirtschaft und Verkehr |
| 18 | Bislicher Insel | Dr. Wolfgang Kühn und Ralf Kempken, LINEG |
| 19 | Allianz in den Alpen | Dr. Peter Eggensberger, Alpenforschungsinstitut |
| 20 | Reiselogistik | Dr. Werner d'Oleire-Oltmanns, Zukunft Biosphäre GmbH |

Wir möchten uns an dieser Stelle ausdrücklich bei den genannten Personen bedanken.

Sonstige Quellen:

AGL / FEH (2001): Transnationale Kooperationsprojekte auf dem Gebiet der Raumentwicklung (Projektgenerierung).

Ein Forschungsvorhaben im Rahmen des Aktionsprogramms Modellvorhaben der Raumordnung i.A. des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) und des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR). Abschlussbericht.

Ahlke, Brigitte: Transnationale Kooperation im Rahmen von Interreg: Rückblick und Ausblick. In: AGL / FEH (2001):

Transnationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Raumentwicklung. Dokumentation des Interreg III B-Forums am 18. und 19. Juni 2001 in Frankfurt a. M., S. 6-7.

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2001): Faltblätter zur EU-Gemeinschaftsinitiative Interreg III B für alle Programmräume mit deutscher Beteiligung.

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2000): Transnationale Zusammenarbeit in der Raumentwicklung. Dritter aktualisierter Sachstandsbericht zur Abwicklung der Gemeinschaftsinitiative Interreg II C und zur Vorbereitung der Gemeinschaftsinitiative Interreg III B. Bearbeitung: Brigitte Ahlke, Bonn.

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2001): Transnationale Zusammenarbeit in der Raumordnung. Vierter Sachstandsbericht zur Abwicklung der Gemeinschaftsinitiative Interreg II C und zur Vorbereitung der Gemeinschaftsinitiative Interreg III B. Bearbeitung: Brigitte Ahlke, Bonn.

Dokumentation des im Rahmen des Forschungsvorhabens »Projektgenerierung in Interreg III B auf der Ebene der Bundesraumordnung« veranstalteten Interreg III B-Forums am 18./19. Juni 2001 in Frankfurt/Main.

Selke, Dr. Wolf: »Einführung in die Gemeinschaftsinitiative Interreg III B«. In: AGL / FEH (2001): Transnationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Raumentwicklung. Dokumentation des Interreg III B-Forums am 18. und 19. Juni 2001 in Frankfurt a. M., S. 5-6.

Bildnachweis

Kontakte und Links

Allgemeine Informationen zu Interreg

www.bbr.bund.de
www.inforegio.org

Leitlinien für die Gemeinschaftsinitiative Interreg III B

inforegio.cec.eu.int/wbdoc/docoffic/official/interreg3/index_de.htm

Ostseeraum

www.spatial.baltic.net

Nordseeraum

www.northsea.org/interregIIC
www.interregnorthsea.org

CADSES (Mittel- und Osteuropa)

www.ioer.de/INTERREGIIC/ir_intro.htm

Nordwesteuropäischer Metropolraum (NWMA)

www.nwmainterregiic.org

IRMA (Programmregion Rhein-Mass)

www.irma-programme.org

Alpenraum

www.alpenforschung.de
www.land-sbg.gv.at/sir/dienstleistungen/eu_aktivitaeten/art10index.ht

Datenbank der Interreg II C-Projekte mit deutscher Beteiligung (CD ROM)

Auf der CD finden Sie Informationen zu allen Interreg II C-Projekten mit deutscher Beteiligung. Die Datenbank wurde mit *Microsoft Access 97* erstellt. Weitergehende Bedienungshinweise entnehmen Sie bitte den Startseiten.