



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Interreg_B
Zusammenarbeit. Transnational.

Europäische Zusammenarbeit stärkt Städte und Regionen!

Bilanz und Ausblick zur Transnationalen Zusammenarbeit (Interreg B 2014 bis 2020)



Einführung

Europa durchlebt schwierige Zeiten. Dies lässt manchmal vergessen, dass sich trotzdem viel bewegt. Nach wie vor ist die Lösung vieler Probleme nur durch Kooperation über Grenzen hinweg möglich. Ungleiche Wachstumschancen in Regionen, der Klimawandel, die Nutzung erneuerbarer Energiequellen oder eine immer älter werdende Gesellschaft sind Themen, die weiterhin alle in Europa betreffen.

Die Programme der transnationalen Zusammenarbeit – oder kurz: die Interreg B-Programme – sind Teil der Struktur- und Investitionspolitik der Europäischen Union und werden über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung gefördert. Sie bringen seit mittlerweile zwanzig Jahren Akteure aus verschiedenen Ländern zusammen: Städte und Regionen, öffentliche Dienstleister, Hochschulen, Kammern, Verbände und Unternehmen entwickeln in Projekten gemeinsam neue Konzepte und Strategien und setzen sie in Pilotvorhaben vor Ort um. Dabei geht der Mehrwert von Interreg B über den eines bloßen Förderprogramms hinaus: Denn die transnationalen Programme stärken den europäischen Gedanken und machen erfahrbar, dass offene Grenzen ein wichtiges Gut sind.

In dieser Broschüre stellen wir Ihnen die Programme der transnationalen Zusammenarbeit vor. Was ist Interreg B und welchen Mehrwert haben transnationale Projekte für Kommunen, Regionen und die EU? Welche langfristigen Wirkungen hat die transnationale Zusammenarbeit bislang erzielt? Was waren die Erfolgsfaktoren dafür? Wie sehen die Perspektiven für die Förderperiode nach 2020 aus? Die transnationale Zusammenarbeit schafft Orte der europäischen Begegnung, die heute wichtiger sind als je zuvor. Basis dafür sind das vielfältige Engagement, das Vorgehen, die Kreativität und das Vertrauen, das die beteiligten Akteure im Rahmen der transnationalen Interreg-Programme freisetzen. Ihnen gilt unsere besondere Anerkennung.

Viel Spaß beim Lesen!

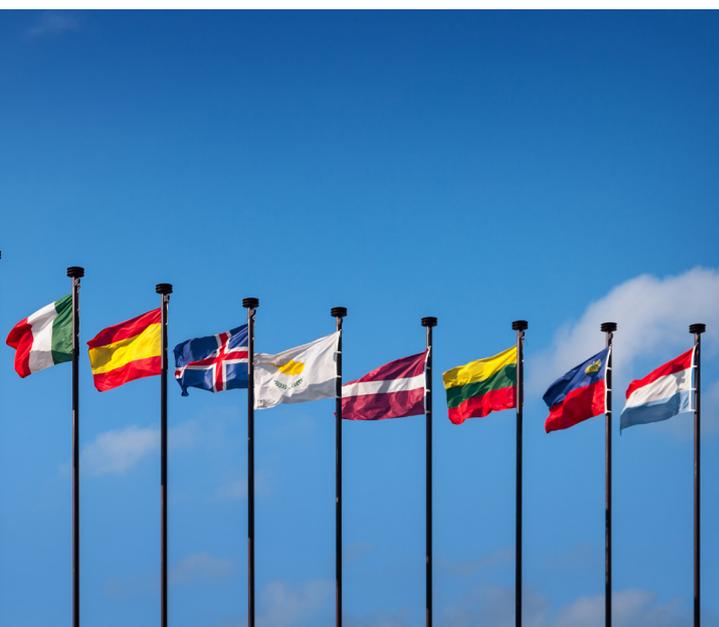
Inhalt

Interreg ist beständig: 20 Jahre Transnationale Zusammenarbeit	4
Interreg ist erfolgreich: Wirkungen und Übertragbarkeit.....	7
Interreg ist aktuell: Kooperationsräume und Projektbeispiele	11
Programmräume mit deutscher Beteiligung	11
Alpenraum: Metropolen im Dachgarten Europas	12
Donauraum: Ein Fluss, der verbindet	12
Mitteleuropa: Europas Schnittstelle.....	13
Nordseeraum: Wirtschaftskraft an der Küste.....	13
Nordwesteuropa: Dynamisch und urban.....	14
Ostseeraum: Tradition der Zusammenarbeit.....	14
Projektbeispiele	15
CHIPS - Radschnellwege für einen umweltfreundlichen Alltagsverkehr (Nordwesteuropa).....	16
GRETA - Erdwärme als klimaschonende Energie-Alternative (Alpenraum)	17
Smart Blue Regions - Innovationsstrategien für eine nachhaltige maritime Wirtschaft (Ostseeraum).....	18
NorthSEE - Koordinierte Raumordnung in der Nordsee (Nordseeraum)	19
DanubeSediment - Management von Fluss-Ablagerungen (Donauraum)	20
ECRR - Kulturerbe: Reformation für Regionalentwicklung einsetzen	21
Interreg ist zukunftsgerichtet: Visionen und Ausblick	22

Interreg ist beständig: 20 Jahre Transnationale Zusammenarbeit

Das Programm Interreg B

Seit 20 Jahren tragen die Programme der transnationalen Zusammenarbeit, kurz Interreg B, zu einer nachhaltigen Raumentwicklung in Europa bei. Aufbauend auf den Gemeinschaftsinitiativen Interreg I und II für Grenzregionen startete die transnationale Zusammenarbeit 1996 als Interreg IIC mit dem Ziel, den territorialen Zusammenhalt in größeren Kooperationsräumen in der Europäischen Union zu stärken. Förderschwerpunkt in den Programmen mit deutscher Beteiligung war die transnationale Zusammenarbeit zu Themen der räumlichen Entwicklung und zum Hochwasserschutz. Drei Förderperioden später hat sich einiges verändert: Von einer Gemeinschaftsinitiative hat sich Interreg zu einer eigenständigen Sparte der Kohäsionspolitik gewandelt. Rechtsgrundlage ist mittlerweile eine eigene EU-Verordnung. Zu den integrierten, raumbezogenen Themen sind stärker fachlich fokussierte Themen getreten, bei denen der Schwerpunkt auf zählbaren Ergebnissen liegt. Zudem sind die transnationalen Programme deutlich gewachsen: Es gibt heute mehr Mitgliedstaaten, mehr Kooperationsräume und mehr Geld. Die Mittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung haben sich seit 1996 auf 2,1 Milliarden Euro verfünffacht. Was macht die transnationalen Programme heute, in der Förderperiode 2014 bis 2020, aus? Wie funktionieren sie und was ist ihr Mehrwert? Das stellen wir in dieser Broschüre dar.



© Aleksey Sagitov, Fotolia.com

Europäische transnationale Zusammenarbeit

Interreg B ist Teil der Struktur- und Investitionspolitik der Europäischen Union und wird über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert. Sie ist ausgerichtet auf die Ziele der EU-2020-Strategie für ein intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum. Die verschiedenen transnationalen Interreg-Programme unterstützen die Zusammenarbeit zwischen Regionen und Städten in Europa. Im Zentrum stehen gemeinsame Themen, die das tägliche Leben beeinflussen. Ziel ist es, die Wettbewerbsfähigkeit der beteiligten Regionen zu erhöhen sowie ihre Stärken und Schwächen auszugleichen.

Über Grenzen hinweg

Die Folgen des Klimawandels, Umwelt- und Ressourcenschutz, neue Formen und Strukturen der Mobilität, die Energiewende, Daseinsvorsorge in abgelegenen Regionen, unsere älter, bunter und individueller werdende Gesellschaft – dies sind Themen, die alle Regionen in Europa betreffen und die nicht vor Verwaltungs- oder Landesgrenzen Halt machen. Genau hier setzt die transnationale Zusammenarbeit an. Interreg bringt Regionen, Kommunen, öffentliche Dienstleister, Hochschulen, Kammern und Verbände, Organisationen der Wirtschaftsförderung und Unternehmen aus verschiedenen Ländern und Regionen im Rahmen thematischer Projekte zusammen. Die Projektpartner tauschen sich aus, entwickeln gemeinsam neue Konzepte und Strategien und setzen diese in Pilotvorhaben vor Ort um. Hintergrund ist der Gedanke, dass Regionen in geografisch und politisch eng zusammenhängenden Räumen wie dem Ostsee- oder dem Alpenraum stärker sind, wenn sie zusammenarbeiten und voneinander lernen. Damit werden Entwicklungen und Investitionen angestoßen, von denen Regionen und Institutionen lange über die Projektlaufzeit hinaus profitieren.

Aufteilung in Programmräume

Deutschland ist an sechs Interreg B-Programmräumen beteiligt: Alpenraum, Donauraum, Mitteleuropa, Nordseeraum, Nordwesteuropa und Ostseeraum. Dafür stehen 1,39 Milliarden Euro aus dem EFRE zur Verfügung. Für jeden dieser Räume gibt es ein eigenes Kooperationsprogramm, mit dem die Themen gefördert werden, die den geografischen, wirtschaftlichen und sozialen Herausforderungen im jeweiligen Raum bestmöglich entsprechen.



Schwerpunkt Zusammenarbeit

Im Vergleich zur Regionalförderung übernimmt die Europäische Union bei den Interreg B - Projekten einen erheblichen Anteil der Projektkosten: Je nach Programmraum sind es zwischen 50 und 85 Prozent. Den Rest muss die jeweilige Partnerschaft selber tragen („Kofinanzierung“). Investitionen sind allerdings nur bedingt förderfähig, denn der Schwerpunkt bei Interreg liegt darauf, zusammen Ideen und Konzepte für den gemeinsamen Raum zu entwickeln und umzusetzen.

Bewerbung im Partnernverbund

Auf die Aufrufe zum Einreichen von Projektvorschlägen, die ein bis zweimal pro Jahr veröffentlicht werden, bewerben sich die interessierten Institutionen stets in einem transnationalen Partnernverbund, wobei ein Partner die Federführung übernimmt. Entschieden wird im Wettbewerb, das heißt, nur die besten Ideen werden gefördert. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur unterstützt zusätzlich deutsche Partner, deren Interreg B - Projekte von besonderem Bundesinteresse sind und die mit integrierten Ansätzen der Raumentwicklung arbeiten (siehe auch Folgekapitel zum Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit). Nicht ein spezieller Themenbereich, sondern die nachhaltige Entwicklung von Regionen muss dabei im Vordergrund stehen.

Europa als Marke

Die Teilnahme an einem Interreg-Projekt bedeutet, ein lokales oder regionales Problem in einen europäischen Gesamtzusammenhang zu stellen. Die Interreg B - Projektförderung fungiert als eine Art Marke oder Qualitätssiegel für das eigene Anliegen, denn es beweist, dass das Projektthe-

ma Relevanz für viele Akteure aus anderen europäischen Ländern hat. Das zieht eine gesteigerte Aufmerksamkeit auf allen Ebenen nach sich: im eigenen Haus, aber auch auf Landes-, Bundes- und natürlich EU-Ebene. Nicht zuletzt bedeutet die Interreg-Teilnahme auch ein gesteigertes Interesse der Medien. Die so entstehende Aufmerksamkeit für das Projekt beschleunigt Entwicklungen und trägt zum Imagegewinn der beteiligten Region oder Institution bei.

Blick über den Tellerrand

Abgesehen von einer gesteigerten Aufmerksamkeit und den beträchtlichen finanziellen Mitteln eröffnet die Teilnahme an Interreg-Projekten auch neue Perspektiven, Kenntnisse und einen Blick über den eigenen Tellerrand hinaus: In einem Projekt arbeiten mehrere Partner aus unterschiedlichen Ländern des Programmraumes in der Regel drei Jahren lang zusammen, diskutieren miteinander, erhalten eine neue Sicht auf eigene Probleme, lernen sich und die jeweiligen Gegebenheiten vor Ort kennen, profitieren von Fachwissen und Erfahrungen der anderen. Dadurch wird „Europa gelebt“. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer gewinnen Einblick – und damit auch Verständnis und Toleranz – für andere Länder und ihre Strukturen. Gerade angesichts einer in letzter Zeit spürbaren Europaskepsis ist dieser Aspekt wichtiger denn je.

Themenübergreifende Zusammenarbeit und Kompetenzen
Jahrelange enge Zusammenarbeit schweißt die Projektbeteiligten zusammen. So entstehen dauerhafte internationale Netzwerke, die auch über die Projektlaufzeit hinaus Bestand haben. In diesem Zusammenhang ist es wichtig hervorzuheben, dass Interreg B neben den sektoralen, fachlichen Ergebnissen der einzelnen Projekte auch themen-

übergreifende Wirkungen erzielt. Dazu zählen zum Beispiel die Optimierung von Prozessen, verbesserte Fähigkeiten der Akteure im Bereich der Kooperation und interkulturellen Kommunikation oder die Erhöhung institutioneller Kapazitäten. Neben fachspezifischen Ergebnissen hat Interreg also auch bedeutende positive organisatorische und strukturelle Auswirkungen.

Gegenseitiges Verständnis

Natürlich ist die Teilnahme an einem Interreg-Projekt auch mit Aufwand verbunden. Sie erfordert Ausdauer, personelle Ressourcen, die Bereitschaft, sich auf Neues einzulassen und zu lernen, sowie Engagement. Gerade was die Verwaltung und Budgetabwicklung multinationaler Projekte betrifft, müssen sich Neulinge erst Routine aneignen. Doch der Aufwand lohnt sich: Interreg-Projekte setzen positive Impulse für die Stadt- und Regionalentwicklung und leisten einen wichtigen Beitrag zum sozialen und territorialen Zusammenhalt sowie zum gegenseitigen Verständnis in Europa.

Das Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit

Seit 2006 unterstützt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Rahmen des Bundesprogramms Transnationale Zusammenarbeit deutsche Partner bei der Finanzierung von strategisch wichtigen Projekten der transnationalen Zusammenarbeit. Das Bundesprogramm hat sich in der Förderperiode 2007-2013 etabliert und rund 4,2 Millionen Euro zur Unterstützung von Interreg B-Projekten eingesetzt. Seit 2014 stellt das Bundesprogramm jährlich Mittel in Höhe von 500.000 Euro zur Unterstützung bei der Antragstellung und der Kofinanzierung zur Verfügung.

Themen

Die geförderten Projekte befinden sich an der Schnittstelle zwischen den Interreg-Themen des jeweiligen Programmraums und der nachhaltigen Raumentwicklung. Es kommt also nicht alles, was bei Interreg gefördert wird, auch für eine Förderung durch das BMVI in Betracht. Wichtig für eine zusätzliche Förderung aus dem Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit ist, dass Projektideen eine Verbindung zur räumlichen Entwicklung der jeweiligen

Stadt oder Region darstellen können.

Folgende Interreg-Schwerpunkte können aus dem Bundesprogramm unterstützt werden:

- CO₂-armer Verkehr, Korridorentwicklung und Hinterland-Anbindung,
- Entwicklung und Umsetzung regionaler Energie- und Klimaschutzkonzepte,
- Soziale Innovationen u.a. im Bereich der Daseinsvorsorge,
- Blaues Wachstum, Entwicklung der Küstenregionen, maritime Raumordnung,
- Umwelt-, Ressourcen- und Risikoschutzmaßnahmen mit Relevanz für die Regionalentwicklung,
- Weitere raumwirksame Vorhaben.

Zielgruppe

Das Bundesprogramm richtet sich an deutsche Projektpartner, die in der transnationalen Zusammenarbeit aus allen sechs Interreg B-Programmen mit deutscher Beteiligung eine führende Rolle übernehmen wollen. Unterstützt werden sie zum einen bei der europäischen Partnersuche und der Erarbeitung des Antrags (Vorlaufförderung). Seit 2014 profitierten hiervon 37 Einrichtungen. Ein zweiter Förderschwerpunkt ist die Bezuschussung des Eigenanteils, den Projektpartner aufbringen müssen (Kofinanzierung). Hier wurde seit 2014 bislang 15 Projekten eine Zusage gegeben, von denen acht bereits angelaufen sind.



© Rawpixel, Fotolia.com

Interreg ist erfolgreich: Wirkungen und Übertragbarkeit

Interreg B hat sich in den vergangenen 20 Jahren als anerkanntes Förderinstrument etabliert. Seine Effekte sind jedoch anders nachzuweisen, als die reiner Investitionsprogramme, bei denen der Erfolg zum Beispiel in Kilometern gebauter Straße angegeben werden kann. Der Mehrwert der Kooperation ist vielschichtig und quantitativ schwerer zu erfassen. Um die Wirkungen wissenschaftlich zu unterlegen, analysierte das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Rahmen einer Studie, welche langfristigen Auswirkungen Interreg B-Projekte konkret haben und welche Faktoren zum Zustandekommen dieser Wirkungen beitragen. Untersucht wurden dabei Projekte der Förderperiode 2007 bis 2013.

Interreg – Kleine Programme mit großer Wirkung

Zwischen 2007 und 2013 haben sich über 900 deutsche Partner an knapp 400 Projekten der transnationalen Zusammenarbeit beteiligt. Die Themen der Zusammenarbeit reichten von Innovationsförderung über den Energie- und Klimawandel bis hin zu Mobilität, Umweltfragen und Ressourceneffizienz. Neben Lösungen für diese Herausforderungen erarbeiteten die Projektpartner auch themenübergreifende Ergebnisse, die im Vergleich zu den fachlichen Resultaten oft weniger Beachtung finden – zu Unrecht, wie die BBSR-Studie zeigt: Diese Wirkungen führen zu Veränderungen, die über die Projektlaufzeit und die direkt beteiligten Partner hinausgehen. Die Studie fasst die Wirkungen in drei ineinandergreifenden Kategorien zusammen: Die Befähigung von Schlüsselakteuren, die Aktivierung von Entscheidungsträgern und das Anwenden von Wissen und Kompetenzen.

Wirkungen: Was bringt die transnationale Zusammenarbeit?

• Gesteigerte Handlungsfähigkeit:

Interreg-Projekte zeigen Schlüsselakteuren neue Lösungswege, Methoden und Technologien auf und erweitern damit deren Handlungsspielräume. Das neue Wissen und die erhöhten Kompetenzen eignen sich die Akteure zum Beispiel bei Beratungsangeboten, in Workshops oder Seminaren an.

Beispiel: Ballast Water Opportunity, Nordseeraum

Seeschiffe ohne oder mit wenig Ladung nehmen Ballastwasser auf, um eine Stabilität des Schiffes zu gewährleisten. Negativer Nebeneffekt ist, dass dadurch fremde Organismen in einheimische Ökosysteme eingeschleppt werden können. Um dies zu verhindern, entwickelten die Partner aus Wissenschaft, Wirtschaft und Verwaltung neue Methoden, um das Ballastwasser von Seeschiffen besser zu testen. Die Testergebnisse helfen politischen Entscheidungsträgern dabei, neue internationale Ballastwasser-Standards festzulegen.

• Gemeinsame Interessensvermittlung:

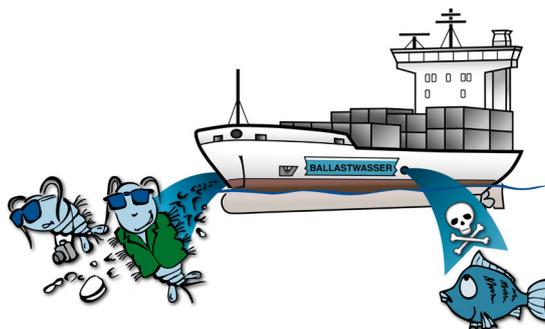
Bei Interreg B schließen sich Stakeholder in Netzwerken zusammen und bündeln ihre Interessen. Da sie so quasi mit „einer Stimme“ sprechen und gemeinsam und abgestimmt kommunizieren, haben sie einen stärkeren Einfluss auf Entscheidungsträger auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene. So können sie das Bewusstsein für ihr Thema erhöhen.

• Gestärktes gemeinsames Handeln:

In den Projekten werden die fachlichen und organisatorischen Grundlagen für eine verstärkte Zusammenarbeit auf transnationaler Ebene geschaffen. Mit den neuen Kommunikationskanälen, Partnerschaften und Strategien können die Partner den gemeinsamen Herausforderungen im Programmraum noch wirksamer begegnen.

Beispiel: CODE 24, Nordwesteuropa

Im Zentrum des Projektes stand die Weiterentwicklung des Rhein-Alpen-Korridors durch eine koordinierte Gesamtstrategie. 17 regionale Entscheidungsträger schlossen sich im Projekt zusammen. Im Ergebnis konnten sich die Akteure darauf verständigen, Aktivitäten im Bereich Transport künftig intensiver abzustimmen. Die Partnerschaft wurde im Anschluss an das Projekt als „Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit“ (EVTZ) verstetigt.



© Ballast Water Opportunity

- Verbessertes Lebensumfeld:

Die Partner etablieren gemeinsame Strukturen und setzen Pilotprojekte um, die zu einer verbesserten Lebenssituation der Menschen in der Region beitragen. Dabei kann es sich um wirtschaftliche und strukturelle Verbesserungen handeln, aber auch um verbesserte soziale und ökologische Rahmenbedingungen.

- Gesteigerte Innovationsleistung

Interreg befördert den Wissensaustausch zwischen Wissenschaft und Wirtschaft, unterstützt innovationsfördernde Rahmenbedingungen und stößt bewussteinbildende Maßnahmen an. Dies vereinfacht zum Beispiel den Zugang zu Kapital, relevante Forschungsergebnisse werden Unternehmen zugänglich gemacht.

Beispiel: PROINCOR, Mitteleuropa

PROINCOR beschäftigte sich mit der Verbesserung der Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit von kleinen und mittleren Unternehmen. Im Projekt entwickelten eigens geschulte Innovationsberater gemeinsam mit den Unternehmen Maßnahmen für verbesserte Innovationsprozesse. Dadurch wurden

insgesamt 80 technische Produkt- und Prozessentwicklungsprojekte angestoßen und 30 Millionen Euro Fördergelder akquiriert.

- Bessere Gestaltung von Arbeitsprozessen

Die Projektpartner entwickeln Verfahren und Vorgehensweisen in öffentlichen und privatwirtschaftlichen Organisationen weiter. Im Ergebnis werden Entscheidungen stärker zukunftsorientiert getroffen, Prozesse werden standardisiert und neue Methoden werden in die Arbeitsabläufe integriert.

Gelingensfaktoren: Was erhöht die Wirksamkeit von Projekten?

Wie können Interreg B-Projekte die genannten Wirkungen bestmöglich erzielen? Darauf haben insbesondere fünf Aspekte der Projektvorbereitung und -umsetzung einen großen Einfluss: Aktualität, Identifikation, Leadership, Ausgewogenheit und Verknüpfung. Projektakteure sollten idealerweise alle aufgeführten Gelingensfaktoren berücksichtigen, um mit ihrem Vorhaben eine möglichst hohe Wirksamkeit zu erzielen.



© Robert Kneschke, Fotolia.com

- Identifikation mit dem gemeinsamen Ziel

Es ist wichtig, dass sich die Projektpartner auf gemeinsame Ziele und Interessen verständigen können und bereit sind, sich dafür aktiv einzubringen. Um dies zu erreichen, muss von Anfang an, also bereits in der Planungsphase, Klarheit hergestellt werden über Ziele und die jeweiligen Verantwortlichkeiten der Projektpartner. Notwendige Änderungen an der Vision müssen kommuniziert und abgeglichen werden.

„Sie brauchen eine gemeinsame Vision, in die die Ziele des Projekts eingebettet sind. Alle Beteiligten müssen eine Vorstellung davon haben, wo sie in zehn Jahren stehen und welche gesellschaftliche Herausforderungen sie lösen wollen.“

Dr. Uwe Sassenberg, Deutsches Elektronen-Synchrotron Hamburg, Ostseeraum-Projekt SCIENCE LINK

- Leadership bei der Projektkoordination

Ein professionelles Management des Lead Partners trägt entscheidend zum Erfolg von Interreg B-Projekten bei. Dabei sollten die anderen Partner eingebunden und deren Arbeiten koordiniert und bei Bedarf angeleitet werden. Zudem ist es wichtig, dass die federführende Institution für ein vertrauensvolles Verhältnis im Partnerkonsortium sorgt und den Teamgeist stärkt. Dies gelingt durch Kompetenzen der Organisation und interkulturellen Kommunikation sowie Engagement, Ausdauer und Motivationsfähigkeit.

„Der Leadpartner muss für einen intensiven internen Austausch sorgen und Partnern genügend Freiraum dafür geben, ihre Herausforderungen und Probleme zu präsentieren.“

Dr. Hans Flipsen, EmConsult, Nordseeraum-Projekt Ballast Water Opportunity

- Ausgewogenheit der Partner

Für neue Ideen und Perspektiven ist es förderlich, unterschiedliche Schlüsselakteure als Projektpartner einzubeziehen. Ausgewogenheit heißt dabei einerseits, dass die Partner aus verschiedenen Disziplinen kommen. Andererseits sind damit auch eine horizontale (Verwaltung, Wirtschaft, Interessensverbände etc.) und eine vertikale Balance (regionale, nationale und EU-Ebene) gemeint. Daher sind schon vor Projektbeginn gezielt Akteure

anzusprechen, die ein eigenes Interesse an den Projektergebnissen haben, gut vernetzt sind und thematisch zum Erfolg beitragen können.

„Die Projektpartnerschaft sollte so repräsentativ wie möglich sein und fachlich wie politisch relevante Kompetenzen vereinen.“

Jörg Saalbach, Verband Region Rhein-Neckar, Nordwest-europa-Projekt CODE24

- Verknüpfung: Vorhandene Netzwerke nutzen

Synergien entstehen, wenn die Partner ihre bereits vorhandenen politischen, wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Verbände, Kontakte und Foren für die Projektarbeit nutzen. Auch Verbindungen mit Interreg-Projekten aus anderen Kooperationsräumen sind hilfreich. Die Partner sollten frühzeitig motiviert werden, ihre Netzwerke für die Projektarbeit zu aktivieren und durch Veranstaltungen im Partnerland Anknüpfungspunkte für die Zusammenarbeit zu schaffen.

„Die aktive Nutzung regionaler Netzwerkbeziehungen war vor allem für die Gewinnung von Partnern aus der Wirtschaft sehr hilfreich.“

Prof. Dr. Jürgen Besold, Technologie- und Gründerzentrum Bautzen, Mitteleuropa-Projekt PROINCOR

- Aktualität des Themas sichert Aufmerksamkeit

Indem ein Projekt eine aktuelle Herausforderung in den Mittelpunkt stellt, sichert es sich die Aufmerksamkeit von Entscheidungsträgern. Das ist wichtig, da diese in der Regel fachliche und praktische Unterstützung geben und vor allem die Ergebnisse nach Projektende weiternutzen und -entwickeln. Dafür ist es notwendig, das Projektziel frühzeitig auf Themen auszurichten, für die es einen drängenden Handlungsbedarf gibt und dabei an aktuelle Aktionspläne oder kürzlich verabschiedete Agenden anzuknüpfen.

„MORECO kam zur rechten Zeit: Der politische Handlungsbedarf bezüglich einer verbesserten Raum und Mobilitätsentwicklung war und ist enorm.“

Walter Riedler, Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen, Alpenraum-Projekt MORECO



Der umgestaltete Heerener Mühlbach, © Lippeverband

„Kapitalisierung“: Modelllösungen auf andere Städte und Regionen übertragen

Ein besonderer Mehrwert entsteht, wenn andere Städte und Regionen Ergebnisse eines Interreg-Projektes aufgreifen. Die Fördergelder fließen ja nicht zuletzt deshalb, weil die Projektkonsortien übertragbare Lösungen mit Modellcharakter entwickeln sollen, die über den Kreis der Beteiligten hinaus Eingang in die Praxis finden. Die Erwartungen an die sogenannte „Kapitalisierung“ von Projektergebnissen sind in der laufenden Förderperiode 2014 bis 2020 nochmals deutlich gestiegen. Das Wort kommt vom englischen „capitalisation“, wörtlich übersetzt: in Kapital umwandeln, gewinnbringend nutzen. Im Interreg-Kontext bedeutet Kapitalisierung, dass auch Dritte, die nicht am Projekt beteiligt waren, wie etwa andere deutsche Städte und Länder, die Ergebnisse anwenden.

Je nach Art der Projektergebnisse können diese eine Inspiration für Dritte sein, ähnliche Lösungswege anzugehen. Möglich ist auch ein einfacher Transfer, bei dem zum Beispiel andere Regionen die Projektergebnisse mehr oder weniger kopieren. Kapitalisierung kann aber auch in Form einer komplexen Übertragung geschehen, bei der Dritte die Ergebnisse auf ihre Bedürfnisse anpassen und sie weiterentwickeln.

Ein einfacher Transfer, also die direkte Anwendung von Modelllösungen, bietet sich vor allem dann an, wenn Leitfäden und Handbücher in gedruckter Form oder online zur Verfügung stehen. Haben die Partner in einem Interreg-Projekt allerdings komplexe Produkte und Prozessinnovationen entwickelt, ist es damit nicht getan. Hier sind zusätzlich die Expertise und das Wissen der Projektbeteiligten gefragt. Die Vermittlung solcher Modelllösungen erfordert den direkten Austausch zwischen Projektakteuren und Anwendern, um die Produkte

und Verfahren an die Gegebenheiten anzupassen. Eine erfolgreiche Kapitalisierung von Projektergebnissen ist kein Selbstläufer. Sowohl Projektakteure als auch spätere Anwender sind gefordert. Kommt es bei einem einfachen Transfer vor allem darauf an, die Projektergebnisse zielgruppengerecht aufzubereiten und zu verbreiten, erfordert ein komplexer Transfer auch ausreichende Ressourcen und Kompetenzen auf der Anwenderseite.

Praxisbeispiel komplexer Transfer: Future Cities entwickelt Klimakompass für Kommunen

Im Projekt Future Cities arbeiteten zwölf Städte und Regionalverbände in Nordwesteuropa daran, ihre Städte klimatauglich zu machen. Denn die Folgeschäden von Wetterextremen wie Starkregen, Hitzeperioden oder Überschwemmungen sind in den Städten mit ihrer dichten Besiedelung und dem hohen Versiegelungsgrad besonders gravierend. Die Partner erkannten, dass eine integrierte Bewirtschaftung von Flusseinzugsbieten ein Schlüssel zur klimaangepassten Regionalentwicklung sein kann.

Zentrales Projektergebnis war der „Future Cities Kompass“ – ein Excel-basiertes Planungsinstrument. Es richtet sich an Stadt-, Regionalverwaltungen und Wasserbehörden. Diese können mithilfe des Instruments modular eine Anpassungsstrategie für ihr jeweils betroffenes Gebiet erstellen. Auch wenn der Kompass IT-gestützt funktioniert, müssen Experten seine Anwendung begleiten. Zudem brauchen die Anwenderkommunen gesonderte Ressourcen, etwa für die Zusammenarbeit von verschiedenen städtischen Dienststellen wie Stadtplanung, Wasserwirtschaft und Katastrophenschutz.

Durch eine ergänzende, nationale Förderung war es dem Lead Partner Lippeverband möglich, den Future Cities Kompass in anderen Städten der Emscher- und Lipperegion anzuwenden.

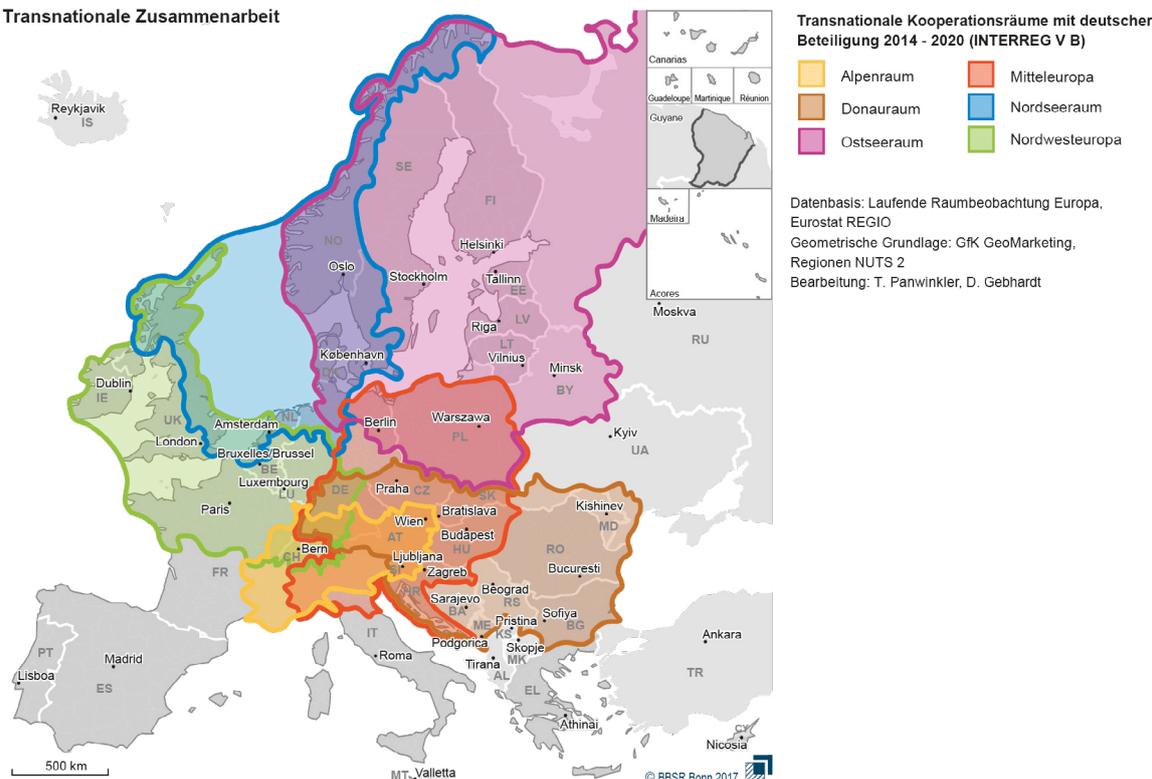
Interreg ist aktuell: Kooperationsräume und Projektbeispiele

Programmräume mit deutscher Beteiligung

Deutschland ist mit verschiedenen Ländern und Regionen an insgesamt sechs Interreg B-Programmen beteiligt. In fünf dieser transnationalen Räume wirken Staaten mit, die nicht Mitglied der EU sind. Projektbeteiligte aus diesen Ländern erhalten keine direkte Förderung aus Interreg-Mitteln, sondern bringen zusätzliche nationale oder Mittel aus anderen EU-Programmen ein. Interreg wird nicht zentral durch die Europäische Kommission verwaltet, sondern in einer pro Kooperationsraum jeweils eingerichteten Struktur, an der Mitgliedstaaten und Regionen beteiligt sind. Vertreter der nationalen und regionalen Behörden der beteiligten Mitgliedstaaten haben für jeden dieser Räume ein eigenes Kooperationsprogramm für die Förderperiode 2014-2020 erarbeitet und zur Umsetzung Gemeinsame Sekretariate eingerichtet. Die Programme, an deren Erstellung auch Kommunen, Wirtschafts- und Sozialpartner und Nichtregierungsorganisationen mitgewirkt haben, entsprechen damit bestmöglich den geografischen, ökonomischen und sozialen Erfordernissen im jeweiligen Programmraum. Sie legen die Prioritäten der Förderung, die Handlungsfelder

und die Grundsätze der Programmdurchführung fest. Die Vertreter aus den jeweils beteiligten Mitgliedstaaten und Regionen kommen in Verwaltungsausschüssen zusammen, die über die Projektvergabe entscheiden. Gleiche Themen werden in den Programmen sehr unterschiedlich umgesetzt: So etwa die Verbesserung regionaler Innovationsbedingungen, die Förderung sozialer Innovationen für eine bessere Daseinsvorsorge, die Förderung einer CO₂-armen Wirtschaft, ein nachhaltiges und optimiertes Verkehrsmanagement, eine bessere Umwelt und Risikoversorgung oder Ressourceneffizienz und Umweltschutz. Die Herausforderungen im Alpenraum mit seinen Berggebieten sind in Bezug auf diese Themen ganz andere als etwa die im Ostseeraum. Während Anpassung an den Klimawandel im Alpenraum bedeutet, Erdbeben zu verhindern und deren Folgen zu minimieren, geht es im Ostseeraum um Hochwasserschutz. Zum nachhaltigen Wachstum gehört im Alpenraum ein intelligentes Verkehrsmanagement in engen Tälern, während es im Ostseeraum die Förderung der maritimen Wirtschaft bedeutet. Im Folgenden stellen wir Ihnen die sechs Programmräume mit deutscher Beteiligung vor.

Transnationale Zusammenarbeit

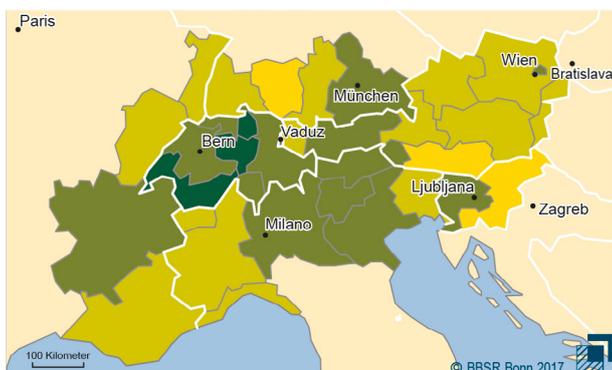


Alpenraum: Metropolen im Dachgarten Europas



Unberührte Natur und lebendige Großstädte, innovative Forschungszentren und dünn besiedelte Landstriche, Nutzung natürlicher Ressourcen und Schutz sensibler Ökosysteme – der Alpenraum ist eine Region der Vielfalt und der Gegensätze. Dieser Kooperationsraum hat zwar die zweitkleinste Bevölkerung aller Kooperationsräume mit deutscher Beteiligung, aber dafür eine hohe Bevölkerungsdynamik: Die Einwohnerzahl stieg zwischen 2005 und 2015 um 3,8 Millionen an.

Der Alpenraum hat ein großes innovatives Entwicklungspotenzial. Dafür gilt es, bessere Rahmenbedingungen zu schaffen. Gleichzeitig sind neue Ideen gefragt, wenn es um die Aufrechterhaltung der öffentlichen Daseinsvorsorge gerade in dünner besiedelten Gegenden geht. Noch stärker als andere europäische Regionen ist der Alpenraum den Auswirkungen des Klimawandels ausgesetzt, die sich zum Beispiel durch extreme Wetterereignisse äußern. Schutz und Erhalt von Ökosystemen sind deshalb ein wichtiges Thema. Gleichzeitig bildet die Gebirgskette ein Nadelöhr für den europäischen Nord-Süd-Verkehr. Deshalb legt das Programm einen Schwerpunkt auf die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes, insbesondere im Personen- und Güterverkehr. Auch verstärkte Verwaltungszusammenarbeit und eine effektive Verknüpfung mit der EU-Strategie für den Alpenraum zählen zu den Prioritäten.



Durchschnittliche jährliche Bevölkerungsentwicklung 2005-2015 in %

- bis unter 0
- 0 bis unter 0,5
- 0,5 bis unter 1
- 1 und mehr

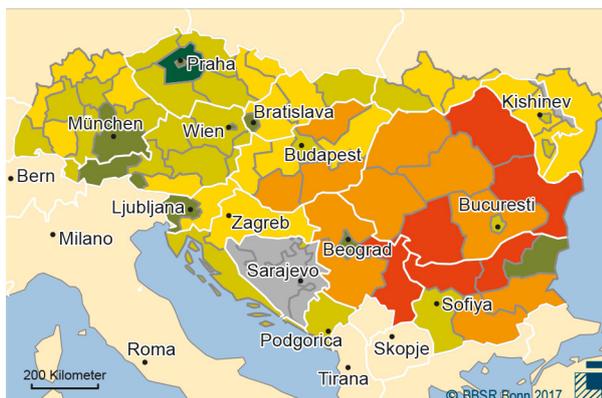
Datenbasis:
Europäische Kommission
Geometrische Grundlage:
GfK GeoMarketing, Regionen NUTS 2
Bearbeitung: D. Gebhardt, L. Kiel

Donauraum: Ein Fluss, sehr unterschiedliche Regionen



Der Donauraum ist geprägt durch sehr unterschiedliche Landschaften sowie Wirtschafts- und Kulturräume. Als Fluss mit den weltweit meisten Anrainerstaaten ist die Donau das verbindende Element zwischen diesen Regionen: Neben neun EU-Mitgliedstaaten umfasst der Donauraum auch Bosnien und Herzegowina, die Republik Moldau, Montenegro, Serbien sowie Teile der Ukraine.

Eine zentrale Herausforderung ist die sehr unterschiedliche Wirtschaftskraft der beteiligten Regionen: Was das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf angeht, ist der Donauraum der mit Abstand heterogenste Raum mit deutscher Beteiligung. Gleichzeitig haben die meisten Regionen eine alternde Bevölkerung. Soziale Innovationen bilden deshalb einen Schwerpunkt. Für den Erhalt der landschaftlichen Vielfalt in den Donauregionen sind Wasserwirtschaft und Hochwasserschutz wichtig; auch das kulturelle Potenzial gilt es zu nutzen. Dafür sind auch gute, umweltfreundliche Verkehrsverbindungen sowie Energieeffizienz entscheidend. Angesichts der Vielfalt der nationalen und regionalen Verwaltungen ist zudem deren verbesserte Zusammenarbeit eine Priorität, ebenso wie die Unterstützung der EU-Donauraumstrategie.



Durchschnittliche jährliche Bevölkerungsentwicklung 2005-2015 in %

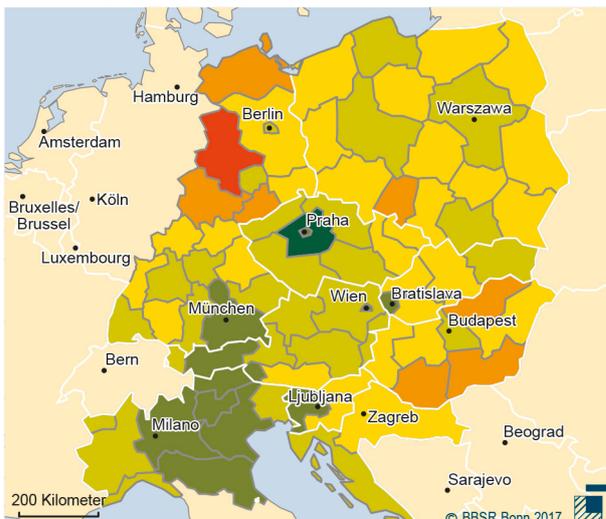
- bis unter -1
- 1 bis unter -0,5
- 0,5 bis unter 0
- 0 bis unter 0,5
- 0,5 bis unter 1
- 1 und mehr
- keine Daten

Datenbasis:
Europäische Kommission
Geometrische Grundlage:
GfK GeoMarketing, Regionen NUTS 2
Bearbeitung: D. Gebhardt, L. Kiel

Mitteleuropa: Europas Schnittstelle



Der Programmraum Mitteleuropa ist eine „Schnittstelle Europas“. Er umfasst neun europäische Mitgliedstaaten und seine Regionen weisen große Unterschiede auf: Städtische Wachstumsräume stehen großen, ländlich geprägten und wirtschaftlich schwächeren Gebieten gegenüber. Ein auffälliges Merkmal ist die gleichmäßig verteilte, im europäischen Vergleich hohe Bevölkerungsdichte. Jedoch sind die Auswirkungen des Eisernen Vorhangs nach wie vor zu spüren, insbesondere bei den Bevölkerungsverlusten einiger ostdeutscher Regionen. Deshalb gehören die Förderung des räumlichen Zusammenhalts sowie wirtschaftlicher und sozialer Innovationen zu den Herausforderungen des Programms. Wichtig ist auch die CO₂-Reduzierung. Es gilt, erneuerbare Energien, aber auch die vielen bedeutenden Verkehrskorridore in Ost-West- und in Nord-Süd-Richtung nachhaltig und CO₂-arm zu nutzen. Entscheidend sind zudem eine bessere regionale Anbindung und ein umweltfreundlicher, multimodaler Güterverkehr. Auch Schutz und Nutzung des Kultur- und Naturerbes, unter anderem in funktionalen städtischen Räumen, sind wichtige Themen.



Durchschnittliche jährliche Bevölkerungsentwicklung 2005-2015 in %

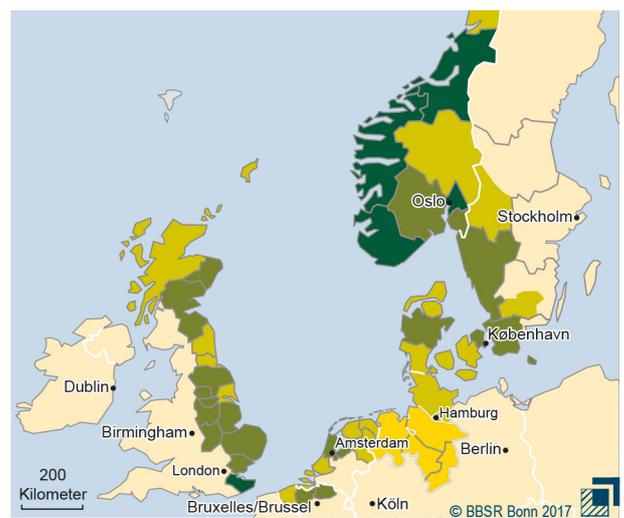
- bis unter -1
- -1 bis unter -0,5
- -0,5 bis unter 0
- 0 bis unter 0,5
- 0,5 bis unter 1
- 1 und mehr

Datenbasis:
Europäische Kommission
Geometrische Grundlage:
GfK GeoMarketing, Regionen NUTS 2
Bearbeitung: D. Gebhardt, L. Kiel

Nordseeraum: Wirtschaftskraft an der Küste



Der Nordseeraum reicht von den einsamen Inseln und Fjorden hoch im Norden bis hin zu den dicht besiedelten Städten und Forschungszentren im Herzen Europas: Er umfasst Dänemark und Norwegen, sowie küstennahe Regionen von Belgien, Deutschland, Schweden, Großbritannien und den Niederlanden. Er ist der Interreg-Raum mit deutscher Beteiligung, in dem mit 64 Millionen die wenigsten Menschen leben. Zwischen 2005 und 2015 stieg allerdings die Einwohnerzahl um eine halbe Million Menschen. Der Nordseeraum ist geprägt durch seine Wirtschaftskraft, gute Infrastrukturen, hochqualifizierte Arbeitskräfte und einen effizienten Umgang mit Umweltrisiken. Diese Stärken sollen unter der Priorität Innovation weiter ausgebaut werden. Dazu zählen auch neuartige Lösungen zur Daseinsvorsorge. Zudem legt der Nordseeraum einen Schwerpunkt auf eine ökologische Wirtschaft. Ein wichtiges Thema ist weiterhin der Schutz von Meer und Küste und eine bessere Widerstandsfähigkeit gegen den Klimawandel. Da der Nordseeraum mit seinen Häfen die wichtigste Logistikdrehscheibe in der EU ist, spielt nicht zuletzt ein nachhaltiger, umweltverträglicher Güter- und Personenverkehr zu Wasser und zu Land eine große Rolle.



Durchschnittliche jährliche Bevölkerungsentwicklung 2005-2015 in %

- bis unter 0
- 0 bis unter 0,5
- 0,5 bis unter 1
- 1 und mehr

Datenbasis:
Europäische Kommission
Geometrische Grundlage:
GfK GeoMarketing, Regionen NUTS 2
Bearbeitung: D. Gebhardt, L. Kiel

**Nordwesteuropa:
Dynamisch und urban**

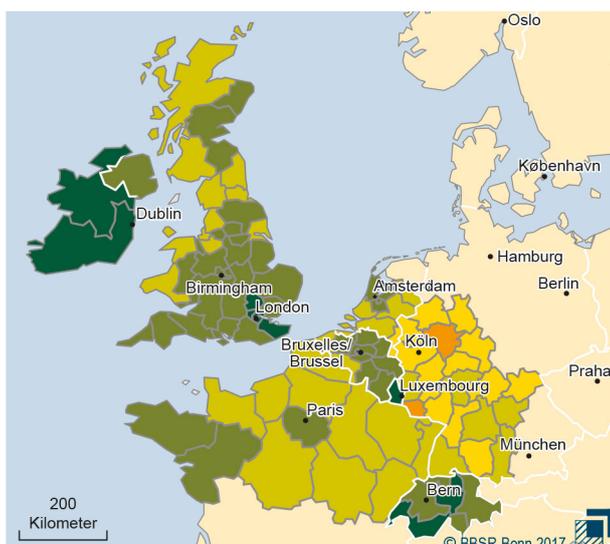


In Nordwesteuropa (NWE) liegen viele der wirtschafts-
stärksten Regionen Europas. Geprägt durch zahlreiche
Metropolregionen und Groß- und Mittelstädte ist NWE
der urbanste und am dichtesten besiedelte Interreg-Pro-
grammraum. Hier leben etwa 190 Millionen Menschen –
mit steigender Tendenz: In den vergangenen zehn Jahren ist
die Bevölkerung um 8,4 Millionen Einwohner gewachsen.
Unterstützt wird die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit
auch durch eine gute Erreichbarkeit: NWE hat ein dichtes
Autobahnnetz, zahlreiche Wasserstraßen und wichtige
See- und Binnenhäfen. Hinzu kommen ein gut ausgebautes
Hochgeschwindigkeitsschienennetz und große internatio-
nale Flughäfen. NWE umfasst Großbritannien, Irland, Belgi-
en, Luxemburg, die Schweiz sowie Teile von Frankreich, den
Niederlanden und Deutschland. Die verstädterte Struktur
des Raumes und sein Bevölkerungswachstum sind sowohl
Stärke als auch Herausforderung: Angesichts der Luft- und
Wasserverschmutzung, der Verkehrsbelastung oder sozialer
und demografischer Gegebenheiten sind innovative Ansätze
und Lösungen gefragt. Gleichzeitig gilt es, Strategien zur
CO₂-Reduzierung zu entwickeln und bei der Nutzung von
natürlichen Ressourcen auf mehr Effizienz zu achten.

**Ostseeraum: Tradition der
Zusammenarbeit**

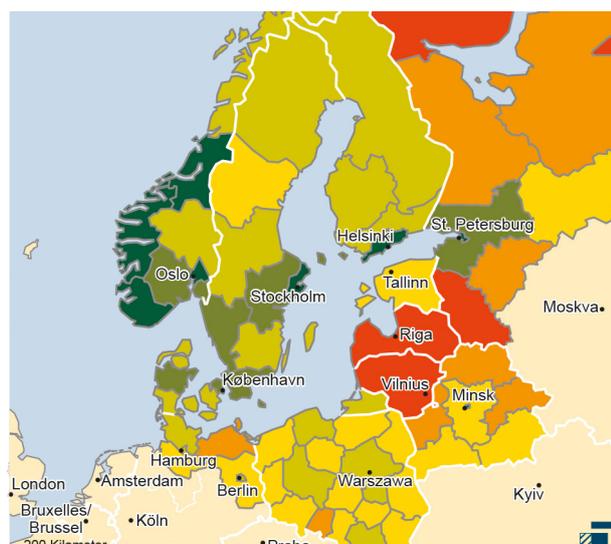


Der Ostseeraum ist geprägt durch das Meer, seine gro-
ße Fläche und eine vergleichsweise dünne Besiedelung.
Gleichzeitig hat der Raum ein hohes Bildungsniveau und
eine Reihe führender Wissenschafts- und Technologie-
cluster. Der Ostseeraum umfasst acht Mitgliedstaaten,
Norwegen, den Nordwesten Russlands und Weißrussland.
Die Ostsee ist die wichtigste gemeinsame Ressource der
Anrainerstaaten. Dementsprechend spielt Nachhaltigkeit
eine große Rolle, insbesondere was Gewässerreinigung,
„blaues Wachstum“ und erneuerbare Energien angeht.
Auch Erreichbarkeit sowie ein umweltfreundlicher Verkehr
sind wichtig für den Raum. Eine weitere Priorität sind
bessere Infrastrukturen für Forschung und Innovation. Die
politisch-strategische Netzwirkbildung im Ostseeraum zur
Überwindung großer struktureller Unterschiede zwischen
dem West- und dem Ostteil kann auf eine lange Tradition
zurückblicken. Tatsächlich haben sich die Regionen im
Ostseeraum von allen Interreg-Räumen mit deutscher Be-
teiligung zwischen 2005 und 2015 wirtschaftlich am stärk-
sten angeglichen. Seit 2009 ist er der erste Raum mit einer
makroregionalen EU-Strategie, die nun unter anderem im
Rahmen des Ostseeraumprogramms umgesetzt wird.



**Durchschnittliche jährliche Bevöl-
kerungsentwicklung 2005-2015 in %**
 unter -0,5 0,5 bis unter 1
 -0,5 bis unter 0 1 und mehr
 0 bis unter 0,5

Datenbasis:
Europäische Kommission
Geometrische Grundlage:
GfK GeoMarketing, Regionen NUTS 2
Bearbeitung: D. Gebhardt, L. Kiel



**Durchschnittliche jährliche Bevöl-
kerungsentwicklung 2005-2015 in %**
 -2 bis unter -1 0 bis unter 0,5
 -1 bis unter -0,5 0,5 bis unter 1
 -0,5 bis unter 0 1 und mehr

Datenbasis:
Europäische Kommission
Geometrische Grundlage:
GfK GeoMarketing, Regionen NUTS 2
Bearbeitung: D. Gebhardt, L. Kiel



Zusammenarbeit im Partnerverbund: Projektbeispiele

Da der Austausch und das Voneinander-Lernen ein Schwerpunkt von Interreg sind, erfolgt die transnationale Zusammenarbeit immer im Rahmen von Projekten. Dabei finden sich durchschnittlich neun bis 14 Partner aus mehreren Staaten eines Programmraumes zusammen. Teilnehmen können öffentliche und private Akteure, wie etwa Behörden und öffentliche Dienstleister, Hochschulen, Kammern und Verbände, Nichtregierungsorganisationen oder Unternehmen. Eine Institution, der „Lead Partner“, übernimmt dabei die Federführung.

Während einer Laufzeit von etwa zweieinhalb bis vier Jahren arbeiten die Institutionen gemeinsam an einer Herausforderung, die für den gesamten Kooperationsraum oder große Teile davon relevant ist. Dabei geht es vor allem darum, Beispiellösungen zu entwickeln und zu testen, die verallgemeinert und auf andere Regionen im Programmraum – oder sogar darüber hinaus – übertragen werden können. Ziel sind nachhaltige Ergebnisse, die Impulse für weitere Entwicklungen und Investitionen geben können.

Ganz konkret entstehen dabei Machbarkeitsstudien, Handlungsempfehlungen, Handbücher mit Praxisbeispielen und räumliche Entwicklungsstrategien. Die Partner etablieren Strukturen für den Transfer von Technologien und Kompetenzen, wie etwa Wissens-Plattformen, gemein-

same Datenbanken oder Schulungsangebote. Es werden Kommunikations- und Marketingstrategien entwickelt, die dem jeweiligen Thema mehr Sichtbarkeit verleihen und die zudem dazu beitragen, dass die erarbeiteten Lösungsvorschläge Verbreitung finden. Nicht zuletzt setzen die Partner kleine Infrastruktur- und Pilotinvestitionen um und mobilisieren ausländische Direktinvestitionen. Aber die Projekte können darüber hinaus auch direkten Einfluss auf die Politikgestaltung nehmen: Es gibt viele gute Beispiele dafür, dass Projektträger ihre gemeinsamen überregionalen Interessen formulieren und gegenüber nationalen und europäischen Gremien vertreten. So können sie in die Ausgestaltung europäischer Gesetzgebung einfließen.

Für die Periode 2014 bis 2020 mussten sich die transnationalen Programme aufgrund der EU-Verordnungen über die Strukturförderung stark thematisch fokussieren und jeweils eine begrenzte Anzahl an Themen auswählen. Alle Programmräume haben ihre eigenen Förderprioritäten festgelegt. Allgemein ist eine Tendenz zu den Bereichen Innovation, Reduzierung des CO₂-Ausstoßes, Umwelt und Ressourceneffizienz, Verkehr sowie zu guter Verwaltung („Governance“) festzustellen. Als Einblick in die Projektarbeit und -themen stellen wir Ihnen auf den nächsten Seiten beispielhaft sechs verschiedene Projekte aus der aktuellen Förderperiode 2014 bis 2020 vor. Um die Vielfalt der transnationalen Zusammenarbeit zu illustrieren, haben wir dabei ein Projekt aus jedem Programmraum mit deutscher Beteiligung gewählt, die verschiedene Themen abdecken.



Fahrräder, © Kara, Fotolia.com

Radschnellwege für einen umweltfreundlichen Alltagsverkehr



Birgit Simon
Erste Beigeordnete im Regionalverband Frankfurt RheinMain, zuständig für Mobilität

„CHIPS ermöglicht es, Lösungen für Einzelfragen zu entwickeln und zu testen: Wie führt man Radschnellwege durch den Ballungsraum? Welche Dienstleistungen erwarten Radpendler? Der Regionalverband will am Frankfurter Flughafen eine Radpendler-Mobilitätszentrale einrichten. Wer mit dem Rad zu seinem Arbeitsplatz am Flughafen fährt, soll dort optimale Bedingungen vorfinden, um sein Rad sicher abzustellen, es zu laden, pflegen und reparieren zu lassen.“

CHIPS - Cycle Highways Innovation for Smarter People Transport and Spatial Planning

Laufzeit: 2016-2019

Thema: Mobilität und Verkehr

Lead Partner: Provinz Flämisch-Brabant, Belgien

www.cyclehighways.eu

In den Ballungsräumen Nordwesteuropas leiden viele Städte unter den Begleiterscheinungen des zunehmenden Autoverkehrs. Frankfurt am Main zum Beispiel ist eine der Pendlerhochburgen Deutschlands: Jeden Tag strömen 348.000 Menschen in die Stadt und verlassen sie abends wieder. Radfahren ist bei Entfernungen bis zu 15 Kilometern eine hervorragende Alternative zum Auto, auch angesichts der steigenden Anzahl von Elektro-Fahrrädern. Eine fahrradfreundliche Infrastruktur kann diese Entwicklung unterstützen. Ziel des Nordwesteuropa-Projektes CHIPS (Cycle Highways Innovation for Smarter People Transport and Spatial Planning) ist es deshalb, Radschnellwege als eine neue Kategorie in der Raumplanung zu etablieren – und das im europäischen Maßstab. Radschnellwege ermöglichen eine attraktive, kosteneffiziente und umweltfreundliche Mobilität.

Das Projekt-Konsortium analysiert unter Federführung der belgischen Provinz Flämisch-Brabant bestehende Radschnellwege. Darauf aufbauend entwickeln die Partner gemeinsame europäische Standards. Außerdem identifizieren sie, welche Barrieren es für Radpendler gibt und erarbeiten Lösungen, wie mit diesen umgegangen werden kann. Zusätzlich soll ein Modell entwickelt werden, wie Radschnellwege besser mit dem öffentlichen Nahverkehr und dem motorisierten Individualverkehr im intermodalen Verbund vernetzt werden können.

Als Projektpartner entwickelt der Regionalverband FrankfurtRheinMain Standards und Lösungen für die Integration von Radschnellwegen in die nationale und europäische Raumplanung. Außerdem arbeitet der Verband an einer Mobilitätsstation. Diese soll Reparatur- und Serviceleistungen für Fahrradpendler anbieten und als Beteiligungs- und Informationszentrum für das Projekt CHIPS dienen. Dieses „Mobile Mobility Hub“ wird zusammen mit den regionalen Partnern Fraport AG und der Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens mbH erarbeitet. Für die Region FrankfurtRheinMain ist das Thema Radschnellwege hochaktuell. Bereits 2012 erarbeitete der Regionalverband eine Vorstudie für ein Radschnellwege-Netz für Pendler. Derzeit beschäftigen sich die Mitarbeiter des Fachbereichs Mobilität mit Konzepten für drei Radschnellweg-Korridore, darunter die Strecke von Frankfurt City zum Flughafen. Für dieses Vorhaben bringt insbesondere der Erfahrungsaustausch mit den Vorreiterregionen aus Belgien und den Niederlanden wertvolle Lerneffekte mit sich. CHIPS ist das erste transnationale Projekt, das den Austausch intensiv fördert und zu einer gemeinsamen Strategie der Radschnellwegeplanung in Nordwesteuropa beiträgt. Die Partnerregionen sind die Wegbereiter für eine gemeinsame, nachhaltige, radverkehrsorientierte Mobilitätsstrategie zur Entlastung insbesondere der Ballungsräume vom Autoverkehr.



Erdwärme als klimaschonende Energie-Alternative



Dr. Kai Zosseder
Technische Universität München,
Projektkoordinator

„Die oberflächennahe Geothermie hat im Vergleich zu anderen Energiequellen spezifische Vorteile: Sie ist wetterunabhängig, nahezu überall autark einsetzbar, hat nur einen geringen Platzbedarf und greift kaum ins Landschaftsbild ein. Der Austausch mit Energieplanern und Nutzern zeigt uns, was einzelne Anwender, aber auch Städte und Gemeinden brauchen, um die oberflächennahe Geothermie stärker nutzen zu können.“

GRETA - Near-Surface Geothermal Resources in the Territory of the Alpine Space

Laufzeit: 2016-2018

Thema: Energie und Klimawandel

Lead Partner: Technische Universität München

www.alpine-space.eu/projects/greta

Alle Länder des Alpenraums stehen vor der Herausforderung, den steigenden Energiebedarf zu decken und gleichzeitig den Treibhausgas-Ausstoß zu reduzieren. Mit der Förderung CO₂-armer und regenerativer Energieformen können beide Ziele erreicht werden. Da manche Gebiete in den Alpen abgeschieden und spärlich besiedelt sind, werden zudem dezentrale und eigenständige Lösungen benötigt. Erdwärme („oberflächennahe Geothermie“) ist eine klimaschonende Energie-Alternative, die diesen Anforderungen entspricht. Im Vergleich zu Photovoltaik oder Windenergie ist das Potential dieses Energieträgers bei Energieplanern und in der Öffentlichkeit jedoch kaum präsent. GRETA (Near-Surface Geothermal Resources in the Territory of the Alpine Space) möchte die Einsatzmöglichkeiten der oberflächennahen Geothermie im Alpenraum zeigen und besser im Bewusstsein verankern.

Zunächst evaluieren die Projektpartner die gesetzlichen Regelungen zur oberflächennahen Geothermie in den beteiligten Ländern, um zu einer Harmonisierung auf europäischer Ebene beizutragen. Parallel dazu sammeln sie technische und betriebsbedingte Kriterien für verschiedene Anlagentypen. Neben Vorzeiganlagen werden dabei auch ungewöhnliche Nutzungsformen aufgezeigt, etwa die thermische Nutzung von Quellwasser oder eine geothermische Weichenheizung für den Eisenbahnverkehr. Dies verdeutlicht die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten der Erdwärme.

Die Ergebnisse fließen in Potentialkarten ein. Eine alpenweite Potentialkarte in großem Maßstab soll Hindernisse aufzeigen, die der Nutzung der oberflächennahen Geothermie im Wege stehen, wie Bohrrisiken und rechtliche Einschränkungen. Die Karte soll auf lokale Gegebenheiten aufmerksam machen und so Planungsfehlern entgegenwirken. Zudem werden in sechs Pilotregionen Grundlagendaten zu Geologie, Untergrundtemperaturen, hydraulischer Durchlässigkeit oder Wärmeleitfähigkeit erhoben. Die so ermittelten Potentiale werden dann in kleinmaßstäblichen Karten dargestellt.

Wie kann die oberflächennahe Geothermie in kommunale Energienutzungspläne integriert werden? Um dies herauszufinden, führen die Projektpartner auf Basis der Potential-Untersuchungen Fallstudien durch und entwickeln Abläufe sowie Softwaretools für kommunale Energieplaner. Diese können die Geothermie dann bei der Bereitstellung von Heizenergie mitberücksichtigen. Zur Bewertung der ökonomischen Machbarkeit gehören etwa die Bilanzierung von Kühl- und Heizbedarf.

Im Ergebnis entstehen Leitlinien zur Harmonisierung der gesetzlichen Rahmenbedingungen, ein Katalog über die technischen Kriterien für den Betrieb verschiedener Anlagentypen und Abläufe zur Integration in kommunale Energienutzungspläne.



© Badahos / Shutterstock.com

Innovationsstrategien für eine nachhaltige maritime Wirtschaft



Dr. Steffen Lüsse

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie Schleswig-Holstein

„Intakte Meere und Ozeane sind einzigartige Naturräume, die es zu schützen gilt. Andererseits werden sie aber auch in vielfältiger Weise vom Menschen genutzt. Die Partner von Smart Blue Regions wollen ihre bestehenden Strategien weiterentwickeln und transnationale Kooperationsprojekte zwischen Wissenschaft und Wirtschaft anstoßen. Dabei müssen nachhaltige Ansätze im Fokus stehen, um die Zukunft unserer Meere zu garantieren.“

Smart Blue Regions

Thema: Wirtschaft, Arbeit, Leben

Laufzeit: 2016-2019

Lead Partner: Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein

www.smartbluregions.eu

„Blaue Wirtschaft“ oder „Blaues Wachstum“ sind ein relativ neues Konzept. Mit dieser Strategie möchte die Europäische Union die nachhaltige Entwicklung in allen marinen und maritimen Wirtschaftszweigen unterstützen. Schifffahrt und Fischerei haben sich seit Jahrzehnten in der Meerespolitik etabliert. Wie aber müssen politische Maßnahmen beschaffen sein, um Blaue Biotechnologie, maritime Überwachung oder neue Antriebssysteme auf der Basis erneuerbarer mariner Energieressourcen zu fördern?

An dieser Stelle setzt das Projekt Smart Blue Regions an. Die beteiligten Partnerregionen aus verschiedenen Ostsee-Anrainerstaaten nutzen ihre „Regionalen Innovationsstrategien zur intelligenten Spezialisierung“, um die Wachstumschancen der Blauen Wirtschaft auszuschöpfen. Diese europaweit eingeführten Strategien sollen die Regionen

dabei unterstützen, ihren Innovationsprozess zu verbessern, Akteure stärker einzubinden und Spezialisierungsfelder festzulegen, auf die sie ihre Investitionen konzentrieren. Die sechs „smarten“ Partnerregionen aus Estland, Finnland, Deutschland, Lettland, Polen und Schweden zählen alle die Blaue Wirtschaft zu ihrem Spezialisierungsfeld. Im Projekt konzentrieren sie sich auf die Wertschöpfungskette in den Bereichen Energie, Maschinen und Technik sowie Biowissenschaften. Federführend ist das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein. Das Bundesland setzt in seiner Innovationsstrategie vornehmlich auf maritime Wirtschaft, Biowissenschaften, erneuerbare Energien, die Lebensmittelbranche sowie Medien und Informationstechnologien. Allein im maritimen Bereich hat Schleswig-Holstein 1.800 Unternehmen mit 42.000 Angestellten. Eng verbunden mit diesem Bereich ist der Technologiesektor, zu dem das Land mit einer gut aufgestellten Forschungslandschaft beiträgt.

Übergeordnetes Ziel der Partner ist es, ihr Wissen zur Umsetzung regionaler Innovationsstrategien im Bereich der Blauen Wirtschaft zu verbessern. Dazu erarbeiten die Regionen mehrstufige Umsetzungsprogramme und entwickeln ein System, mit dem die Blaue Wirtschaft überprüft und bewertet werden kann. Außerdem integrieren sie beispielhafte Aktivitäten aus anderen Regionen in ihr eigenes Portfolio. Wie kann man im Bereich der Blauen Wirtschaft besser transnational zusammenarbeiten? Dafür ermitteln die Partnerregionen makroregionale Synergien und konkrete Kooperationsansätze. Zunächst untersuchen sie in einer ostseeweiten Studie die regionalen Innovationsstrategien aller Partnerregionen. In einem zweiten Schritt binden die Partner Wirtschaftsunternehmen und Forschungseinrichtungen in die Zusammenarbeit ein. Im Ergebnis sollen transnationale Kooperationen, Investitionen und Pilotvorhaben zwischen den Akteuren entstehen. Diese können dazu beitragen, die gesamte Ostseeregion zu einem Modell für eine integrierte maritime Region in Europa zu machen.



Koordinierte Raumordnung in der Nordsee



Ulrich Scheffler
Bundesamt für Seeschifffahrt
und Hydrographie

„Die zunehmende Abhängigkeit der Nordsee-Anrainerstaaten untereinander lässt sich gut am Beispiel des Energiesektors erläutern. Mit den EU-Vorgaben zu einer verstärkten Integration der Netzinfrastruktur müssen die Anrainerstaaten auch ihre Offshore-Windenergieanlagen und die Netze besser miteinander abstimmen. In NorthSEE suchen wir unter anderem nach Lösungen für die nationale und europäische Offshore-Energieinfrastruktur.“

NorthSEE – A North Sea Perspective on Shipping, Energy and Environment Aspects in MSP

Laufzeit: 2016-2019

Thema: Governance

Lead Partner: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

www.northsearegion.eu/northsee

Die Nordsee ist die am dichtesten befahrene Schifffahrtsregion der Welt. Internationale Schifffahrtsrouten queren und verbinden die ausschließlichen Wirtschaftszonen der Anrainerstaaten. Fischerei, Energie- und Rohstoffgewinnung, Naturschutz und militärische Nutzungen stehen in Konkurrenz um den immer knapper werdenden Meeresraum. Dem Interessenausgleich dient die maritime Raumplanung. Zudem sind planerische Lösungen gefragt, die eine wirtschaftliche und ökologisch nachhaltige Entwicklung in der Nordsee befördern. Für eine optimierte Gesamtlösung müssen die Nordsee-Anrainerstaaten ihre nationale maritime Raumordnung mit den Nachbarländern abstimmen. Das ist so von der Europäischen Richtlinie zur Schaffung eines gemeinsamen Rahmens für die maritime Raumordnung vorgeschrieben. Das Projekt NorthSEE (A North Sea Perspective on Shipping, Energy and Environment Aspects in Maritime Spatial Planning) möchte den Grundstein für den Aufbau fester Kooperationsstrukturen zwischen den

Planungsbehörden der Anrainer legen. Auf die lange Sicht wird damit angestrebt, dass Schifffahrtsrouten durch die Nordsee frei von Hindernissen sind und ausreichende Kapazitäten für ein gestiegenes Transportvolumen haben. Zudem sollen die maritimen Raumordnungspläne Voraussetzungen für eine europäische Infrastruktur zur Energieerzeugung und zum Energietransport schaffen. Eine wichtige Rolle spielt außerdem der Naturschutz in der Nordsee. Schifffahrt, Energie und Umwelt stehen also im Zentrum des Projektes. Die Projektpartner aus Belgien, Dänemark, Deutschland, Großbritannien, den Niederlanden, Norwegen und Schweden entwickeln dementsprechend Methoden und praktische Planungswerkzeuge für diese drei Themen. Die Federführung übernimmt das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie.

Zunächst vergleichen die Partner die nationalen maritimen Raumordnungspläne: Sie sammeln Daten zum Status Quo der genannten Themen und leiten daraus Flächenansprüche ab. So führt etwa der geplante Ausbau der Windenergie in der Nordsee zu einem erhöhten Flächenbedarf, der bei der Planung anderer Nutzungen berücksichtigt werden muss. Darüber hinaus erarbeiten sie gemeinsam mit Meeresraumplanern und Interessenvertretern im Rahmen des computergestützten Planspiels „MSP Challenge 2050“ zukünftige Planungsszenarien.

Die gewonnenen Erkenntnisse werden in Berichten und Karten zusammengefasst und im Rahmen der nationalen Planungsprozesse genutzt. Deutschland etwa beginnt 2018 mit der Fortschreibung der Raumordnung in der ausschließlichen Wirtschaftszone in Nord- und Ostsee. Die Ergebnisse aus NorthSEE werden dafür einbezogen und finden direkt in der maritimen Raumordnung der Nordsee ihre Anwendung. Auf Basis der Projektergebnisse entwickeln die Partner zudem Empfehlungen für einen dauerhaften transnationalen Koordinationsprozess zu Gunsten einer zusammenhängenden maritimen Raumordnung im Nordseeraum, der über das Projektende hinaus Bestand haben soll.



Donau östlich von Wien, © Philipp Gmeiner, IWHW Boku

Management von Flussablagerungen in der Donau



Dr. Klaus Arzet
Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz

„DanubeSediment trägt zur ganzheitlichen Flussgebietsbewirtschaftung im Einzugsgebiet der Donau bei. Es ist zudem ein gutes Beispiel für die Zusammenarbeit zwischen der Internationalen Kommission zum Schutz der Donau und der makroregionalen Donaunraumstrategie. Der Mehrwert für den Donaunraum reicht weit über das Schließen offener Wissenslücken hinaus, vielmehr erfüllt das Projekt die Donaunraumstrategie mit Leben.“

DanubeSediment

Thema: Umwelt und natürliche Ressourcen

Laufzeit: 2017-2019

Lead Partner: Universität für Technik und Wirtschaft Budapest, Ungarn

www.interreg-danube.eu/danubesediment

Die Donau ist von der Quelle bis zur Mündung mehr als 2.800 Kilometern lang und vermittelt in ganz besonderer Weise die Vielfältigkeit europäischer Landschaften. Mindestens ebenso umfassend sind die Umgestaltungen, die die Donau über die Jahrhunderte erfahren hat. Viele Veränderungen haben eine direkte Auswirkung auf den Sedimenthaushalt, also auf die natürliche Ablagerung (Sedimentation) und den Abtrag (Erosion) von Kies, Sand und Schwebstoffen, die der Fluss mit sich führt. 2009 wies die Internationale Kommission zum Schutz der Donau erstmals auf eine gestörte Sedimentbilanz der meisten großen Flüsse im Einzugsbereich der Donau hin. Seitdem gab es erste Initiativen. Ziel des Donaunraum-Projektes DanubeSediment ist es nun, die Voraussetzungen für ein verbessertes Wasser- und Sediment-Management entlang der Donau und ihrer wichtigsten Zuflüsse zu schaffen.

Hauptursachen für die Beeinträchtigungen sind Bauten am Flusslauf, Wildbachverbauungen, Wasserkraft und Ausbaggern sowie die drastische Reduzierung von Überschwemmungsgebieten. Staustufen beispielsweise wirken als „Sedimentfallen“: Oberhalb einer Staustufe kommt es zu verstärkter Anlagerung von Sedimenten, unterhalb zu einer schnelleren Tiefenerosion. Mit dem Rückgang von Sand- und Kiesbänken verschwindet der natürliche Lebensraum seltener Tier- und Pflanzenarten. Auch die Absenkung des Grundwasserspiegels, ein erhöhtes Hochwasserrisiko, eine verminderte Verfügbarkeit von Trinkwasser sowie die Verlandung von Fahrrinnen sind Auswirkungen von Eingriffen in den Sedimenttransport.

Ziel der 14 Projektpartner ist ein besseres grenzüberschreitendes Sedimentmanagement. Dafür klären die Partner zunächst, wie der Stand des Sediment-Monitorings in den beteiligten Ländern ist und gleichen die unterschiedlichen Methoden zur Datenerhebung ab. Anschließend wird eine Sedimentbilanz über den gesamten Flusslauf der Donau erstellt. Darauf aufbauend erarbeiten die Partner Maßnahmen für einen durchgängigen Sedimenttransport. Zudem beurteilen sie, wie sich Veränderungen der Gewässerstruktur auf das Gleichgewicht und die Durchgängigkeit der Flussablagerungen auswirken.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt ist im Projekt für die Kommunikation und die Einbindung der betroffenen Akteure zuständig: Egal ob Energiegewinnung, Naturschutz, Schifffahrt, Landwirtschaft, Anlieger oder Trinkwassergewinnung – nahezu alle Nutzungsansprüche entlang der Donau sind von den veränderten Ablagerungs- und Erosionsprozessen betroffen. Letztere hängen zudem von Faktoren ab, die je nach Region und Land sehr unterschiedlich ausgeprägt sind. Im Rahmen von DanubeSediment werden deshalb nationale und internationale Plattformen eingerichtet, wo die Beteiligten Einblick in die Projektergebnisse nehmen und gemeinsam Handlungsansätze entwickeln können.



Kulturerbe: Reformation für Regionalentwicklung einsetzen



Partner. Die Thüringer Landgesellschaft mbH mit Sitz in Erfurt übernimmt die Federführung.



Dr. Thomas A. Seidel

Beauftragter der Thüringer Landesregierung zur Vorbereitung des Reformationsjubiläums „Luther 2017“

„Die Reformation hat nicht zuletzt von Thüringen aus ihren Anfang genommen. Ihre Wirkung bis heute lässt sich durch ihre europäischen und internationalen Verbindungen erklären. Die Europäische Kulturroute der Reformation bietet eine hervorragende Möglichkeit, Thüringer Bezüge herzustellen und zu vermitteln, Angebote entstehen zu lassen und somit die Vielfalt der Reformation zu erschließen.“

ECRR - European Cultural Route of Reformation

Laufzeit: 2016-2019

Thema: Wirtschaft, Arbeit, Leben

Lead Partner: Thüringer Landgesellschaft mbH, Erfurt

www.interreg-central.eu/ecrr

Gemeinsames Ziel ist es, eine Kulturroute der Reformation mit touristischen Anlaufpunkten in verschiedenen Ländern zu etablieren, die über das Projektende hinaus Bestand hat. Für das langfristige Management entwickeln die Partner eine gemeinsame Struktur und Dachmarke. Damit sollen die Route und ihre reformatorischen Denkmäler beworben werden. Die Mitgliedschaft in der Route wird sich nicht auf die Projektpartnerländer beschränken, sondern offen sein für alle mit der Reformation verbundenen Regionen. Am Ende des Interreg-Projektes - und am Anfang der wirtschaftlichen Nutzung der Ergebnisse - steht der formale Antrag auf Anerkennung der Kulturroute durch den Europarat.

Um die Gründung der Route vorzubereiten, werten die Partner zunächst Erkenntnisse aus bereits existierenden Kultur Routen aus. Bei Workshops lernen lokale Akteure aus Tourismus, Kirche und Kultur mehr zum nachhaltigen Management des Reformationserbes und zu Partizipationsprozessen. Ein Mentoring-Programm innerhalb der Projektpartnerschaft sorgt für den Erfahrungsaustausch zwischen erfahrenen und unerfahrenen Akteuren. In sieben Regionen investieren die Partner zusätzlich in digitale Informationspunkte und Informationstafeln. Mit diesen Maßnahmen trägt die Europäische Kulturroute der Reformation zur touristischen Entwicklung der Regionen bei.

Die Reformation ist ein wichtiger Bestandteil der Geschichte und Kultur Mitteleuropas. Als regionale Ressource wird dieses gemeinsame Erbe bisher kaum wahrgenommen. Das Projekt Europäische Kulturroute der Reformation (European Cultural Route of Reformation – ECRR) will dies ändern. Ziel ist es, das Vermächtnis der Reformation als Baustein der gemeinsamen Identität in Europa zu nutzen und damit die regionale Entwicklung zu fördern.

Die zwölf Projektpartner repräsentieren die weite Spanne des Reformationserbes – von den Hinterlassenschaften der (Vor-)Reformatoren wie Jan Hus, Martin Luther und Primoz Trubar bis hin zu den Spuren der Bibelschmuggler in der Gegenreformation. Vertreten sind Entwicklungs- und Marketingagenturen, öffentliche Verwaltungen, ein Forschungsinstitut, der Tourismussektor und ein kirchlicher

Verschiedene Jubiläen kommen dem Anliegen der Kulturroute zu Gute: So wird das Projekt den wachsenden Kulturtourismus im Rahmen des 500. Reformationsjubiläums als Plattform nutzen, ebenso wie das Jahr des nachhaltigen Tourismus 2017 und das Europäische Jahr des Kulturerbes 2018.

Interreg ist zukunftsgerichtet: Visionen und Ausblick

Auch wenn die aktuelle Förderperiode 2014 bis 2020 im Jahr 2017 erst Halbzeit feiert und die Akteure mitten in der Antragstellung oder Umsetzung ihrer Interreg VB-Projekte stecken, muss man sich bereits jetzt intensiv mit der Zukunft der EU-Förderung nach 2020 auseinandersetzen: In den Jahren bis 2019 steht eine Reihe an entscheidenden Gesetzgebungsinitiativen in der Europäischen Union an. Bis Ende 2017 ist die Vorlage des neuen Mehrjährigen Finanzrahmens geplant. Dieser steht aufgrund des bevorstehenden Austritts Großbritanniens vor großen Unwägbarkeiten, die die Diskussionen um die Zukunft der Europäischen Struktur- und Investitionspolitik (ESIF) beeinflussen. Nach den bisherigen Planungen wird die EU-Kommission Ende 2017 oder Anfang 2018 die Vorschläge für die neuen ESIF-Verordnungen vorlegen, in denen auch die Grundlagen für Interreg B ab 2020 geregelt werden. Es gilt, die transnationalen Programme im breiten Kontext der EU-Regionalpolitik zu verorten, ihr Alleinstellungsmerkmal zu definieren und ihre Stärken zur Entfaltung zu bringen.

Alleinstellungsmerkmal herausarbeiten

Was macht die Programme der transnationalen Zusammenarbeit einzigartig? Das ist der direkte Bezug auf das im Vertrag von Lissabon verankerte Ziel des territorialen Zusammenhalts in Europa. Die transnationalen Programme sollen laut aktueller EU-Verordnung zur räumlichen Integration der Programmräume beitragen. Zu Beginn von Interreg B erfolgte dies über den Bezug auf das Europäische Raumentwicklungskonzept (EUREK) mit seinen räumlich-integrierten Ansätzen. Mit der weiteren Ausgestaltung der EU-Regionalpolitik wurden diese Elemente durch die thematisch orientierten Prioritäten der Europa-2020-Strategie überlagert. Der raumbezogene Ansatz von Interreg berücksichtigt die Wirkungen von Projekten auf den konkreten Ort, die konkrete Region. Dazu bezieht er Akteure aus verschiedenen Fachbereichen und von verschiedenen Verwaltungsebenen ein. Zunehmend sind aber Projektanträge und Projekte zu beobachten, die einen sehr fachspezifischen, ortsungebundenen Ansatz verfolgen. Künftig muss die zentrale Zielsetzung der territorialen Integration im Rahmen der transnationalen Programme deshalb wieder gestärkt werden. Dabei müssen Synergien mit weiteren Instrumenten beachtet werden, wie etwa mit den makroregionalen Strategien.

Mehrwert und Messbarkeit

Wie können die Erfolge der Interreg-Programme am besten gemessen werden und was für ein Indikatoren-System ist dafür notwendig? Auch dies ist eine Schlüsselfrage für die Zukunft der transnationalen Zusammenarbeit. Die in der jetzigen Verordnung vorgeschriebene fachspezifische Ergebnisorientierung verpflichtet die Projekte und Programme dazu, zählbare Ergebnisse

vorzulegen – etwa die Anzahl gebauter Straßenkilometer oder die Verminderung des CO₂-Ausstoßes. Auf diese Weise wird allerdings der große „immaterielle“ Nutzen von Interreg nicht angemessen abgebildet. Dazu zählt zum Beispiel die Qualifikation von regionalen Akteuren, die durch Interreg lernen, zusammenzuarbeiten und die für ihre transnationalen Regionen gemeinsame Strategien entwickeln. Hier ist es wichtig, die richtigen Fragen zu stellen: Ist die Zusammenarbeit ein Ziel an sich und sollte sie somit „gemessen“ werden? Oder ist sie vielmehr ein Mittel, um andere Ziele zu erreichen, die dann das Ergebnis darstellen?

EU-Raumentwicklungspolitik: Komplexe Gemengelage

Die europäische Raumentwicklungspolitik – und damit auch die Zukunft von Interreg B – ist an einem wichtigen Wendepunkt. Die Erweiterungen der EU in den Jahren 2004, 2007 und 2013 haben die regionalen Unterschiede in Europa deutlich verstärkt, politische Abstimmungsprozesse sind dadurch komplexer geworden. Zudem hat die politische Strategie der EU mit ihrem Fokus auf Wachstum und Beschäftigung seit 2000 sowohl die Inhalte der zwischenstaatlichen Zusammenarbeit als auch die Ausrichtung der EU-Regionalpolitik stark beeinflusst. Gleichzeitig führen die sozioökonomischen Entwicklungen der vergangenen Jahre den europäischen Einigungsprozess zunehmend in ein Spannungsverhältnis zwischen Kontinuität und Neuausrichtung: Wirtschafts- und Finanzkrise, Eurokrise, steigende Zahl von Flüchtlingen und jüngst der Brexit beeinflussen als externe Einflussfaktoren auch die Ausgestaltung der Interreg-Programme. Es kommt jetzt darauf an, den Gedanken der territorialen Kohäsion wieder nach vorne zu bringen und die transnationalen Interreg-Programme zu einem

schlagkräftigen Instrument der gleichwertigen, nachhaltigen und ausgewogenen Entwicklung des europäischen Territoriums zu machen.

Den europäischen Gedanken stärken

Quo vadis, Interreg? Die Beantwortung dieser Frage wird auf jeden Fall noch spannend werden! Bei allen Veränderungen der letzten Jahre und gerade angesichts der momentan oft spürbaren Europaskepsis darf jedoch eines nicht vergessen werden: Die transnationale Zusammenarbeit leistet bereits seit mehr als 20 Jahren einen erkennbaren Beitrag zur Stärkung der territorialen und sozialen Integration innerhalb Europas. Interreg fördert die Zusammenarbeit zwischen nationalen, regionalen und kommunalen Partnern und baut damit Europa „von unten“. Die Transnationalität dieser Kooperationen

ist nicht nur die Voraussetzung, sondern der Garant dafür, dass wirksame Lösungen für große gemeinsame Herausforderungen entwickelt und langfristig etabliert werden können. Die transnationale Zusammenarbeit ist somit beides: Ziel an sich und gleichzeitig Mittel, um weitere Politikziele zu erreichen. Interreg macht vor Ort klar, wie wichtig der europäische Gedanke ist und was für ein hohes Gut die offenen Grenzen sind. Interreg ist damit viel mehr als nur ein Förderprogramm. Es schafft Orte der europäischen Begegnung und bringt Menschen zusammen, die zwar unterschiedliche Sprachen sprechen, aber aufgrund der gemeinsamen Arbeit bemerken: wir alle stehen vor denselben Herausforderungen und wir sind stärker, wenn wir sie gemeinsam lösen! Bei den Diskussionen um die Zukunft der transnationalen Programme sollten sich die Beteiligten diese Vision immer vor Augen halten.



© Love the wind, Fotolia.com

Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Projektkonzeption und -begleitung

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin
Referat Europäische Raumentwicklungspolitik/Territorialer Zusammenhalt
Dr. Katharina Erdmenger

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn
Referat I 3 Europäische Raum- und Stadtentwicklung
Brigitte Ahlke, Jens Kurnol
www.bmvi.de / www.bbsr.bund.de / www.interreg.de

Projektbearbeitung und Redaktion

Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V., Berlin
Heike Mages

Gestaltung

Bo Soremsky, Berlin

Druck

Spree Druck Berlin GmbH

Bildnachweis

Angaben direkt an den Fotos.
Deckblatt: koya979, Fotolia.com; Robert Kneschke, Fotolia.com

Nachdruck und Vervielfältigung

Alle Rechte vorbehalten.
Nachdruck mit genauer Quellenangabe gestattet.

Stand

April 2017

Diese Broschüre ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit der Bundesregierung;
sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.

Im Rahmen der „Europäischen territorialen Zusammenarbeit“ der europäischen Strukturpolitik – besser bekannt unter dem Programmtitel Interreg B – fördert die Europäische Union die transnationale Zusammenarbeit in staatenübergreifenden Kooperationsräumen mit dem Ziel einer integrierten räumlichen Entwicklung.

Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung informiert die Fachöffentlichkeit und befördert den Ergebnistransfer, organisiert den bundesweiten Austausch, vertritt den Bund in Lenkungsausschüssen und unterstützt im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur Projekte von besonderem Bundesinteresse im Rahmen des „Bundesprogramms Transnationale Zusammenarbeit“.



