

LIEBE LESERINNEN UND LESER,

Leinen los: Auf in die neue Förderperiode 2021–2027! Mit dem Inkrafttreten des Legislativpakets zur Kohäsionspolitik 2021–2027 am 1. Juli 2021 ist der Weg frei für die finale Erstellung der Interreg-Programme. Die meisten Programmräume streben an, ihre Programme noch in der zweiten Jahreshälfte 2021 bei der Europäischen Kommission zur Genehmigung einzureichen. Ab dem vierten Quartal 2021 ist mit ersten Aufrufen für Interreg B-Projektförderungen zu rechnen.

In den künftigen Interreg-Programmen nehmen – anknüpfend an die Territoriale Agenda der EU – territoriale Fragestellungen, die lokale und regionale Bedarfe aufgreifen, einen wichtigen Schwerpunkt ein. Erfahren Sie auf den Seiten 6 und 7, wie der Ansatz einer integrierten Regionalentwicklung in der neuen Programmperiode aufgegriffen wird und welche guten Projektbeispiele mit Raumbezug bereits in der vergangenen Förderperiode umgesetzt wurden. Auch das Interreg-Projekt North Sea Wrecks ist ein gutes Beispiel für die transnationale Zusammenarbeit. Die Projektpartner ergründen, welche Gefahren von Kriegshinterlassenschaften auf dem Grund der Nordsee ausgehen und suchen nach gemeinsamen Lösungen zur Risikominderung (Seite 2 und 3).

Einen Einblick darüber, welche Unterstützung deutsche Projektakteure von Interreg B-Vorhaben in der letzten Programmperiode 2014–2020 aus dem Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit erhielten, zeigt die statistische Auswertung auf Seite 4. Außerdem starten wir in dieser Ausgabe eine neue Gesprächsreihe mit den Vorsitzenden der jeweiligen Programmausschüsse. Den Anfang macht Pavel Lukeš, Vorsitzender des Programmausschusses des Donauraumprogramms, der über die thematische Neuausrichtung des Programms berichtet (Seite 5). Darüber hinaus stellen wir Ihnen auf Seite 8 das neue elektronische Monitoring System Jems vor, das die Arbeit der Interreg-Akteure zukünftig erleichtern soll.

Ihr Interreg-Team im BBSR
Brigitte Ahlke, Nina Kuenzer, Jens Kurnol und Sina Redlich



Abonnieren Sie unseren Interreg B-Newsletter für aktuelle Infos, Termine, Calls und Veranstaltungen: www.interreg.de

© LosLarsos/iStock

Interreg B Reportage: North Sea Wrecks	Seite 2–3
Statistisches zum Bundesprogramm	Seite 4
Im Gespräch: Pavel Lukeš	Seite 5
Zukunft Interreg: Europäische(!) Territoriale(!) Zusammenarbeit(!)	Seite 6
Projektbeispiele mit Raumbezug	Seite 7
Aktuelles: Jems	Seite 8

North Sea Wrecks: eine Chance für blaues Wachstum in der Nordsee

Auf dem Grund der Nordsee liegen hunderte Schiffs- und Flugzeugwracks tief versunken auf dem Boden, ein großer Teil davon aus den beiden Weltkriegen. Noch immer an Bord: Waffen, Munition, Öle und Treibstoff. Hinzu kommen hunderttausende Tonnen konventioneller und chemischer Munition, die auf hoher See oder in Küstennähe verklappt wurden und seitdem auf dem Grund verrotten. Die Schadstoffe, die aus diesen Kriegsüberresten, beispielsweise aus korrodierenden Munitionshülsen, austreten, sind eine unkalkulierbare Gefahr für das gesamte marine Ökosystem aller Küstenländer der Nordsee. Das Interreg-Projekt North Sea Wrecks leistet Aufklärungsarbeit und ergründet, welche Gefahren für Mensch und Umwelt von den Kriegshinterlassenschaften ausgehen und sucht nach transnationalen Lösungen zur Risikominderung.

Gemeinsame Herangehensweise der Nordsee-Anrainerstaaten

Wo genau lauern diese Gefahren? Und welche Auswirkungen werden bereits beobachtet und wie hoch ist das Gefährdungspotenzial für die Flora und Fauna der Nordsee? Um den unkalkulierbaren Gefahren für Mensch und Umwelt auf die Spur zu kommen, haben sich neun Projektpartner aus Belgien, Dänemark, Deutschland, den Niederlanden und Norwegen in dem Interreg-Projekt North Sea Wrecks (NSW) unter der Leitung des Deutschen Schifffahrtsmuseums – Leibniz-Institut für Maritime Geschichte (DSM) zusammengeschlossen. Bislang fehlten Kooperationen und eine gemeinsame Herangehensweise der Nordsee-Anrainerstaaten. Es gibt nur fragmentierte Maßnahmen auf nationaler Ebene und die genauen Orte vieler Wracks und der Munition sowie deren Zusammensetzung sind immer noch unklar.

North Sea Wrecks möchte mit Hilfe von grenz- und forschungsübergreifenden Methoden die wissenschaftliche Kooperationsstruktur zwischen den Anrainerstaaten der Nordsee ausbauen, um gemeinsam eine Strategie zur Bewältigung der wirtschaftlichen, ökologischen und sicherheitsrelevanten Herausforderungen zu entwickeln, die durch Schiffswracks, verlorene Ladung, deponierten chemischen Abfall und Munition entstehen. In diesem Zusammenhang wird das Projekt zudem das Unterwassererbe von kulturellem und historischem Interesse identifizieren und bewerten.

Kartierung und Bewertung der Abfälle am Meeresboden

Durch die Projektpartner werden zunächst die Standorte von Wracks, Ladung und Abfällen am Meeresboden identifiziert, kartiert und bewertet. Dabei werden bereits vorhandenes Wissen und Praktiken genutzt und an die Bedürfnisse und Voraussetzungen in der Nordseeregion angepasst. NSW versteht sich als Nachfolger von Projekten, die Munition in der Ostsee untersuchten. Für NSW rücken nun die Kriegswracks am Grund der Nordsee samt Ladung in den Forschungsfokus. Auf dem Nordseeboden schlummern noch sehr viel mehr Kriegsgeräte als in der Ostsee. Im Ergebnis entsteht ein Risikobewertungs-Tool, das über Standorte, Eigenschaften, Schadstoffe und Risiken informiert und auch nach Projektende für sämtliche Stakeholder nutzbar ist.

Um die Wracks und Munitionsreste erst einmal ausfindig zu machen, nutzt das Projekt unter anderem historische Informationen aus verschiedenen Archiven. Seekarten, Aufzeichnungen, Schrift-

stücke und Berichte von Fischern geben beispielsweise Aufschluss über Munition oder Hinweise auf versunkene Schiffe an Kriegsschauplätzen. Nach den Historikerinnen und Historikern und Archäologinnen und Archäologen kommen dann in einem nächsten Schritt die Naturwissenschaftlerinnen und Naturwissenschaftler an die Reihe. Diese analysieren die Wracks auf austretende Schadstoffe, um die Risiken der Umweltverschmutzung einzuschätzen.



Ausbringen der Stativ mit Muschelproben © Cornelia Riml, DSM

Forschungsfahrt zum versunkenen Kriegsschiff SMS Mainz

Exemplarisch für die zahlreichen in der Nordsee verschollenen Kriegswracks untersuchte das Projekt North Sea Wrecks mit dem Forschungsschiff HEINCKE des Alfred-Wegener-Instituts unter anderem das 1914 vor Helgoland versunkene Kriegsschiff SMS Mainz. Aus Aufzeichnungen über die Schlacht bei Helgoland geht hervor, dass das Schiff mit Schnellfeuerkanonen und Torpedos ausgestattet war und zum Zeitpunkt des Untergangs noch Munition an Bord hatte. Unter strengen Hygienebedingungen verbrachte das Forscherteam sechs Tage an Bord der HEINCKE, vier Tage forschte es westlich von Helgoland und nahm unterschiedliche Proben aus dem Umfeld der SMS Mainz sowie vom Wrack und setzte Miesmuscheln aus, die nach einigen Monaten wieder eingeholt werden. Muscheln dienen als Biomarker, da sie als Wasserfiltrierer eventuelle Giftstoffe, die von der Munition oder den Wracks ausgehen, einlagern. Im Rahmen des Projekts sind weitere Forschungsausfahrten in Planung.



Projektteam bei der Forschungsausfahrt auf dem Forschungsschiff HEINCKE zum versenkten Kriegsschiff SMS Mainz aus dem Ersten Weltkrieg © Annica Müllenberg, DSM

Dokumentation der Ergebnisse in einer Wanderausstellung

Um die Öffentlichkeit und politische Stakeholder über die Probleme von Wracks und Schadstoffe am Meeresboden in der Nordsee aufzuklären und zu sensibilisieren, wird parallel zu den Forschungsarbeiten unter der Leitung des DSM eine Wanderausstellung konzipiert und produziert. "Toxic Legacies of War – North Sea Wrecks" wird im Sommer 2021 erstmals in Bremerhaven der Öffentlichkeit vorgestellt. Ab 2022 wird die Wanderausstellung durch die am Projekt beteiligten Interreg-Länder touren. Noch während der Laufzeit des Projekts können so grundlegende Informationen und erste Ergebnisse für die Bevölkerung zugänglich gemacht werden. Die Ausstellung trägt zu einer innovativen Form der Wissenschaftskommunikation bei.

Digitale und interaktive Inhalte im Andockprojekt TNTreG

Mit dem Ziel, die in NSW gesammelten Erkenntnisse auch über die Wanderausstellung hinaus nutzbar zu machen und regional zu verbreiten, hat das Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat dem Deutschen Schifffahrtsmuseum Fördermittel aus dem Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit für ein entsprechendes Andockprojekt zur Verfügung gestellt. TNTreG (Transnationaler und nachhaltiger Transfer in die Region durch Gaming) ermöglicht die Produktion von medialen und digitalen Inhalten. Es werden zwei Spiele zum Thema "Munition im Meer" entwickelt, die unter anderem die Gefährdung der Umwelt durch die Kriegswracks zeigen und veranschaulichen, wie wissenschaftliche Tauchgänge dabei helfen, die Wracks durch verschiedene Beprobungen besser zu erforschen. Die Spiele werden sowohl in die Wanderausstellung integriert, können im Anschluss aber genauso von anderen Bildungsinstitutionen, Nationalparks, Museen etc. für ihre Arbeit im Bereich Meeresschutz benutzt werden.

Als zweiter Baustein des Andockvorhabens werden Multiplikator-Workshops zur Vernetzung der Interreg-Programmräume Nord- und Ostsee veranstaltet, bei denen über die Arbeit im NSW-Projekt berichtet und das Spiel als interessantes Tool der

Umweltbildung vorgestellt wird. TNTreG etabliert damit das Thema Rüstungsaltslasten im Meer als ökologische Herausforderung der maritimen Raumentwicklung in der Region – über die Laufzeit des NSW-Projekts hinaus.

Das Interreg-Projekt NSW und das Andockprojekt TNTreG zeigen, wie wichtig es ist, transnational zusammenzuarbeiten, um die Risiken der Umweltverschmutzung durch die Kriegsaltslasten in Nord- und Ostsee gemeinsam langfristig zu minimieren. Dies wird sich positiv auf das "blaue Wachstum" (Umwelt, Schifffahrt, Energieproduktion) aller beteiligter Regionen auswirken.



Dr. Sven Bergmann

Projektkoordination North Sea Wrecks
Deutsches Schifffahrtsmuseum

„Wenn trotz der andauernden Covid-19-Pandemie im April 2021 belgische Forschungstaucherinnen und Taucher nach Bremerhaven kommen, sich dort in die Quarantäne begeben, um dann auf einem deutschen Forschungsschiff mit ihren Taucheinsätzen zu einem erfolgreichen Ausgang dieser Ausfahrt beitragen, dann ist das großartige science in practice – grenzüberschreitend und transnational.“

North Sea Wrecks

Interreg
North Sea Region
NSW
European Regional Development Fund

Kooperationsraum: Nordseeraum

Förderzeitraum: November 2018 bis Oktober 2022

Themenschwerpunkt: Umwelt und natürliche Ressourcen

Lead Partner: Deutsches Schifffahrtsmuseum – Leibnitz-Institut für Maritime Geschichte

<https://northsearegion.eu/nsw/>

Die Programmperiode 2014–2020: Einblicke in die Förderung durch das Bundesprogramm

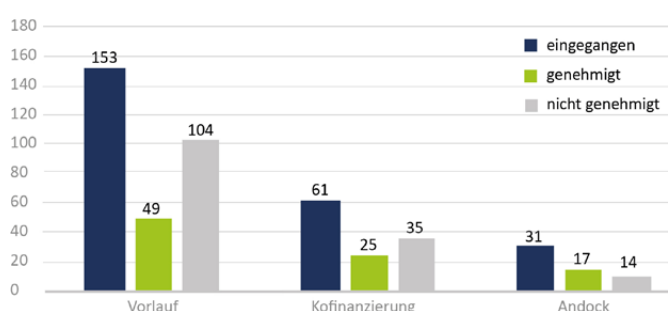
Das Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit bietet deutschen Projektakteuren in transnationalen Interreg-Programmen mit deutscher Beteiligung eine verlässliche Unterstützung. Die Programmperiode 2014–2020 neigt sich aktuell dem Ende zu. Zeit für Einblicke in die Förderung durch das Bundesprogramm in 2014–2020 und Ausblicke auf 2021–2027.

Jährlich stellt das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) 500.000 Euro über das Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit bereit. Gefördert werden Interreg B-Projekte mit deutscher Beteiligung, die einen besonderen Schwerpunkt auf eine integrierte Raumentwicklung legen. Deutschland ist aufgrund der zentralen geografischen Lage an sechs Interreg B-Kooperationsräumen beteiligt und ein wichtiger Partner in der transnationalen Kooperation. Auch in der Programmperiode 2021–2027 werden über das Bundesprogramm deutsche Projektakteure in den sechs transnationalen Kooperationsräumen durch die drei bekannten Förderarten Vorlauf-, Ko- und Andockfinanzierung unterstützt.

Statistische Auswertung der Programmperiode 2014–2020

Das BMI förderte in der Periode 2014–2020¹ mit einem Budget von circa 3,3 Mio. Euro 91 verschiedene Interreg B-Vorhaben. Deutsche Projektpartner konnten sich in 16 Programmaufrufen auf die drei verschiedenen Förderarten bewerben. Die 91 bewilligten Vorhaben teilen sich in 49 Vorlauf, 25 Kofinanzierungs- und 17 Andockvorhaben auf. Die Chancen auf eine Förderung aus dem Bundesprogramm stehen dabei gut: 31 % aller eingegangenen Vorlaufvorhaben, 41 % aller Kofinanzierungsanträge und 56 % aller Andockprojekte wurden befürwortet.

Anträge der Programmperiode 2014–2020 nach Vorhabensart



Quelle: eigene Berechnung und Darstellung, BBSR 2021

Anträge in den drei Förderarten sind aus allen sechs Interreg B-Programmräumen mit deutscher Beteiligung eingegangen. Die meisten Anträge entfallen auf das Kooperationsprogramm Mitteleuropa mit circa 33 %, welches unter anderem der größte Kooperationsraum in Deutschland ist. 27 % der Vorhaben wurden im Ostseeraum bewilligt, die übrigen 40 % der Vorhaben in den Programmräumen Nordwesteuropa (etwa 14 %), Alpen und Donau (je etwa 9 %) und Nordsee (circa 8 %). Die Bewilligungschancen waren in allen Interreg B-Programmräumen ähnlich.

¹ Eigene Erfassungen und Berechnungen des BBSR, Stand Juni 2021

Vorlaufvorhaben

Die meisten Anträge wurden in der Periode 2014–2020 als Vorlaufvorhaben eingereicht. Von 153 eingegangenen Vorhaben wurden in 49 Vorlaufvorhaben deutsche Partner mit einer Gesamtförderung von etwa 1,12 Mio. Euro unterstützt. Federführende deutsche Partner erhielten dadurch bereits in der Phase der Projektentwicklung eine finanzielle Unterstützung, um einen qualifizierten Interreg B-Antrag inklusive einer tragfähigen transnationalen Partnerschaft auszuarbeiten und transnational einzureichen. Dies ist insbesondere ein Anreiz für Interreg-Neulinge. Von den insgesamt 49 geförderten Vorlaufvorhaben wurden 27 in den transnationalen Gremien bewilligt. Dies entspricht einer Genehmigungsquote aus dem Bundesprogramm von etwa 55 %.

Kofinanzierungsvorhaben

Von 61 eingegangenen Kofinanzierungsvorhaben erhielten 25 Vorhaben eine Absichtserklärung für eine Unterstützung durch das Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit, davon wurden 17 Projekte durch die transnationalen Gremien genehmigt. 68 % der Projekte, die vom Bundesprogramm als förderwürdig eingestuft wurden, erhielten auch eine Interreg-Förderung – eine gute Aussicht auf erfolgreiche transnationale Anträge in der Periode 2021–2027. An den 17 genehmigten Interreg B-Projekten beteiligte sich das Bundesprogramm mit einem Gesamtvolumen von circa 1,29 Mio. Euro an der nationalen Kofinanzierung, womit deutsche Projektpartner bei der Erbringung ihres Eigenanteils unterstützt wurden (durchschnittliche Projektkofinanzierung von 76.000 Euro). Das bewilligte EFRE-Volumen dieser Projekte beläuft sich etwa auf 42,7 Mio. Euro. Inhaltlich lassen sich die 17 Projekte den fünf Themenbereichen Wirtschaft-Arbeit-Leben (3), Energie und Klimawandel (3), Umwelt und natürliche Ressourcen (1), Mobilität und Verkehr (8) sowie Raumentwicklung und Governance (2) zuordnen.

Andockvorhaben

Darüber hinaus konnten deutsche Projektpartner mit der Andockförderung zusätzliche Projektaktivitäten von besonderem Bundesinteresse umsetzen, die im Rahmen eines Interreg B-Projekts nur unzureichend durchgeführt werden konnten. Die Genehmigungschancen lagen hier besonders gut: Von 31 eingereichten Anträgen wurden 17 genehmigt und insgesamt etwa 847.500 Euro für diese zusätzlichen Aktivitäten bewilligt. Das durchschnittliche Budget eines Andockprojekts lag somit bei rund 49.900 Euro.

.....
Aktuelle Informationen zum Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit und Termine für zukünftige Aufrufe zur Programmperiode 2021–2027: www.interreg.de > Bundesförderung
.....



"Das Donauraumprogramm führt Änderungen hauptsächlich in der thematischen Ausrichtung ein."

Interview mit Pavel Lukeš, Ministerium für regionale Entwicklung der Tschechischen Republik, Abteilung Europäische territoriale Zusammenarbeit, Leiter des Referats für transnationale und interregionale Kooperationsprogramme

Das Donauraumprogramm steht kurz vor dem Abschluss der Programmierung für die aktuelle Förderperiode. Pavel Lukeš berichtet als Vorsitzender des Programmausschusses des Donauraumprogramms sowie der Task Force zur Programmierung des transnationalen Donauraumprogramms 2021–2027 über den aktuellen Stand und die zukünftigen Prioritäten des Programms.

Wie ist der aktuelle Stand der Programmierung des transnationalen Donauraumprogramms?

Das Programm befindet sich derzeit in der letzten Phase der Vorbereitung und es wurde bereits über Prioritäten wie Interventionslogik, Umsetzungsstruktur und Unterstützung der makroregionalen Donaustategie entschieden. Aufgrund des Gesamtbudgets kann hier aber noch eine Feinjustierung stattfinden. Geplant ist, dass bis Ende des Sommers 2021 über die verbleibenden offenen Punkte entschieden und das Programmdokument offiziell der Europäischen Kommission zur Genehmigung vorgelegt wird. Dies würde eine erste Ausschreibung bis Ende des Jahres 2021 ermöglichen.

Was sind die Prioritäten und Herausforderungen für das Donauraumprogramm in der neuen Förderperiode 2021–2027?

Das Programmgebiet ist in vielerlei Hinsicht – aus sozialer, geographischer, wirtschaftlicher und kultureller Sicht – sehr heterogen. Die Herausforderungen sind allgegenwärtig. Es herrschen beispielsweise noch enorme Disparitäten bei den Innovationskapazitäten, es gibt einen Braindrain von Ost nach West, das Klimawandelrisiko verteilt sich ungleich über die Regionen, es gibt administrative Unterschiede und mit seinem sehr begrenzten Budget kann das Programm nicht alle Herausforderungen bewältigen. Daher konzentrieren sich die Prioritäten, die nach einem intensiven Konsultationsprozess ausgewählt wurden, auf Themenfelder, in denen das Programm die größten Veränderungen bewirken kann. Das Programm wird sich insbesondere auf die Entwicklung von Innovationskapazitäten und -kompetenzen, auf die Förderung von Biodiversität, erneuerbare Energien, die Anpassung an den Klimawandel, inklusive Beschäftigung, Lernen, Kultur, Tourismus und institutionelle Zusammenarbeit fokussieren. Obwohl die Budgetverteilung auf die verschiedenen Prioritäten noch nicht endgültig beschlossen wurde, wird der größte Anteil für grüne Themen wie Wassermanagement, biologische Vielfalt, erneuerbare Energien und Anpassung an den Klimawandel bereitgestellt werden.

Wie beurteilen Sie das neue Programm im Vergleich zu früheren Förderperioden?

Das Programm hat keine revolutionären Veränderungen, sondern eher eine Entwicklung durchlaufen. Dieser pragmatische Ansatz ist bei den meisten transnationalen Interreg-Programmen in größerem oder geringerem Umfang zu beobachten. Das Donauraumprogramm hat einen konservativen Weg eingeschlagen (was nicht

negativ gemeint ist) und hat einige Veränderungen eingeführt, hauptsächlich im thematischen Bereich, der sich stärker auf eine begrenzte Anzahl von Themen konzentrieren wird. Eine weitere wesentliche Veränderung ist die Kürzung des Programmbudgets um ca. 20 %, wodurch am Ende weniger Projekte finanziert werden können. Es ist noch nicht alles entschieden, aber ich kann schon jetzt sagen, dass das Programm versucht, den Verwaltungsaufwand für alle beteiligten Akteure zu verringern. Hierfür werden beispielsweise komplett papierlose Verwaltungsprozesse eingeführt und so weit wie möglich vereinfachte Kostenoptionen genutzt.

Ändert die Corona-Pandemie etwas am Programm?

In der Tat. Alle Projekt- und Programmaktivitäten mussten innerhalb kürzester Zeit in den Online-Bereich verlagert werden. Dies war eine dramatische Veränderung, da persönliche Treffen immer ein entscheidender Bestandteil der Projekt- und Programmumsetzung waren. Gegenseitiges Lernen, der Austausch bewährter Verfahren, der Aufbau von Kapazitäten und die Gründung neuer Arbeitsnetzwerke sind für die Projektbegünstigten ziemlich schwierig geworden. Die aktuelle Entwicklung hat jedoch gezeigt, dass Online-Treffen bei der Projekt- und Programmumsetzung eine wichtigere Rolle spielen können, als wir jemals gedacht haben. Dennoch kann ein Online-Treffen ein persönliches Treffen niemals gänzlich ersetzen. Eine weitere Auswirkung von COVID-19 ist, dass die Projekte aufgrund der Tatsache, dass persönliche Treffen nicht möglich waren, das Budget zu wenig ausschöpfen. Dennoch scheinen diese Minderungen die Projektergebnisse nicht beeinträchtigt zu haben.

Was wünschen Sie sich persönlich für die Zukunft des transnationalen Donauraumprogramms?

Es ist immer schön zu hören, dass die Projektergebnisse auch für Menschen außerhalb der Projektpartnerschaft einen Unterschied machen, dass es ihnen mit dem Projekt besser geht als ohne. Daher möchte ich persönlich, dass das Interreg-Donauraumprogramm qualitativ hochwertige Projekte unterstützt, die sich mit gemeinsamen Herausforderungen befassen, die von vielen Akteuren geschätzt werden. Gleichzeitig wünsche ich mir, dass das Programm und andere Interreg-Programme weniger verwaltungslastig sind und viele Möglichkeiten der Vereinfachung nutzen. Zum guten Schluss wünsche ich uns allen, dass wir uns alle wieder persönlich treffen können, um Projektergebnisse vor Ort zu erleben, die Schwerpunkte des ersten Calls gemeinsam an einem Tisch zu besprechen und Erfahrungen auf Augenhöhe auszutauschen.

Europäische(!) Territoriale(!) Zusammenarbeit(!)

Jede Interreg-Programmperiode hat ihre Buzzwords – für die 2021er Programmperiode ist „Territorialität“ sicherlich eines davon. Während sich das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung dem Ansatz der integrierten Regionalentwicklung bei Interreg verpflichtet hat, ist das Konzept zuletzt gegenüber thematischen Ansätzen in den Hintergrund geraten. Nun erfährt die Territorialität im Vorlauf zur gerade anlaufenden Programmperiode von verschiedenen Seiten Aufwind.

Zunächst hat die Kommission mit ihrem Verordnungsentwurf ein neues räumliches Politikziel (PZ5 „ein bürgernäheres Europa“) eingeführt, dass die thematischen Prioritäten der Vergangenheit ergänzt. Auch wenn dieses Politikziel für die transnationalen Programmräume mit zu hohen administrativen Hürden verbunden war, so hat der Gedanke, der hinter diesem Ziel steht, nämlich ausgehend von den Bedarfen der Regionen zu handeln und zu kooperieren, Einzug in die neuen Interreg-Programme erhalten.

Ein Beispiel ist die „grüne“ Priorität (PZ2 „ein grüneres, CO₂-armes Europa“), die in allen künftigen Interreg-Programmen mit deutscher Beteiligung gefördert wird. Hier nehmen räumliche Fragestellungen, die lokale und regionale Bedarfe aufgreifen, einen wichtigen Schwerpunkt ein: Wie können klimaneutrale Städte und Regionen geschaffen werden? Wie können Klimaanpassungsmaßnahmen in Städten und Regionen nachhaltig umgesetzt werden? Welche Chancen birgt die Kreislaufwirtschaft, wenn sie auf lokalen und regionalen Strategien, Plänen und Ansätzen basiert? Wie kann allorts eine nachhaltige Mobilität sowie digitale und physische Anbindung von Orten geschaffen werden?

Eine Zukunft für alle Orte

Darüber hinaus hat die Territoriale Agenda 2030 einen wesentlichen Beitrag dazu geleistet, dass das Leitmotiv „eine Zukunft für alle Orte“ auf der Agenda der Interreg-Programme angekommen ist. In der im Dezember 2020 verabschiedeten Territorialen Agenda 2030 (TA 2030) sind gemeinsame Ziele und Leitvorstellungen der europäischen Raumentwicklungspolitik festgelegt. Sie bildet einen handlungsorientierten Rahmen zur Förderung des territorialen Zusammenhalts in Europa und ist ein wichtiges Referenzdokument für die transnationalen Programme 2021–2027 (vgl. Interreg Journal 2/2020). Aber auch die Interreg B-Programme der nun auslaufenden Förderperiode 2014–2020 leisten bereits ei-

nen erheblichen Beitrag zur Umsetzung der TA 2030 – durch ihre Projekte. Dabei geht es unter anderem um „Social Empowerment“ im ländlichen Raum, um smarte digitale Transformation von Dörfern, um die Erreichbarkeit von Dienstleistungen in Regionen, die vom demografischen Wandel betroffen sind, um die Anbindung des Hinterlandes an die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN_V) oder um „Erneuerbare-Energien-Regionen“.

Was macht ein territoriales Interreg-Projekt aus?

Trotz aller guten Beispiele bleibt der Gedanke, der hinter einer integrierten Raumentwicklung steht, für viele komplex und erklärungsbedürftig. Was macht ein territoriales Interreg-Projekt aus? Und wie können Merkmale territorialer Projekte einfach operationalisiert werden, sodass Projektpartner das Konzept in die Praxis bringen können? Dieser Frage nimmt sich nun eine Arbeitsgruppe auf Einladung von Interact an. Im Austausch zwischen Programmakteuren aus der grenzüberschreitenden, transnationalen und europaweiten Zusammenarbeit und unter Einbeziehung weiterer Expertinnen und Experten werden Projektbeispiele zusammengetragen, Kernelemente territorialer Projekte identifiziert. Es wird diskutiert, ob territoriale Projekte ausgezeichnet werden sollten, zum Beispiel durch ein „TA-Label“ in der Projektdatenbank keep.eu. Darüber hinaus steht zur Debatte, ob die bestehenden Projektauswahlkriterien räumlichen Merkmalen genügen oder ob sie dahingehend zu ergänzen oder zu präzisieren sind.

Ansprechpartner bei Interesse sich an der Diskussion zu beteiligen:

Philipp Schwartz (Interact)
philipp.schwartz@interact-eu.net

Ortsbezogener Ansatz:

Fokus auf Themen, die für Städte und Regionen von Bedeutung sind.

Quadruple Helix-Ansatz:

Einbeziehung lokaler und regionaler Behörden und Akteure neben Wissenschaft, KMU, Zivilgesellschaft, NGOs.

Merkmale räumlicher Projektansätze

Bürgernäher Ansatz:

Bürgerrelevante Projekte fördern.

Integrierter Ansatz: Verschiedene Sektoren und Blickwinkel in die Projektaktivitäten einbeziehen.

Strategischer Ansatz: Verknüpfung der Projektaktivitäten mit der Umsetzung regionaler Strategien.

Projektbeispiele mit Raumbezug (Förderperiode 2014–2020)



Pilotgemeinde Eisenbach © Gemeinde Eisenbach, Regionalverband Südlicher Oberrhein

SmartVillages (Alpenraum)

Ländlichen Gemeinden im Alpenraum fehlen dringend benötigte Arbeitsplätze, gute Dienstleistungen sowie ein günstiges Klima für Unternehmertum und soziale Innovation, was zu einer Abwanderung von Fachkräften führt. Die Digitalisierung kann zwar ein vielversprechender Ansatz zur Verbesserung der Dienstleistungen für abgelegene Gebiete sein, aber sie erzeugt keine Entwicklung an sich. Ein Smart Villages-Ansatz für Berggebiete soll das Potenzial lokaler Akteure freisetzen, um ihre Region zu einem attraktiveren Lebens- und Arbeitsort zu machen. Das Interreg B-Projekt „Smart-Villages“ hat zum Ziel, Städte und Gemeinden in ländlichen Räumen des Alpenraums darauf vorzubereiten, die Chancen der Digitalisierung zu erkennen und zu ihrem Vorteil zu nutzen. Gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern werden Ideen zum Thema „Digitalisierung und Lebensqualität“ entwickelt.

Weitere Informationen:

<https://www.alpine-space.eu/projects/smartvillages/en/home>

MAMBA (Ostseeraum)

Demografischer Wandel, Abwanderung und begrenzte öffentliche Finanzen in den ländlichen Regionen des Ostseeraums gefährden zunehmend die Erreichbarkeit von Dienstleistungen und Waren und damit auch die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner. Das Interreg-Projekt MAMBA will gegen diesen Trend angehen. Durch eine effizientere Koordination bestehender und neuer Mobilitätsstrukturen bringt es sowohl mehr Dienstleistungen zu den Menschen, als auch mehr Menschen zu den Dienstleistern.

Weitere Informationen:

https://www.interreg.de/INTERREG2014/DE/Projekte/GuteBeispiele/MobilitaetundVerkehr/DL/DL_mamba.pdf



Solarpark in Plymouth, Pilotprojekt von RegEnergy in England © Plymouth City Council

RegEnergy (Nordwesteuropa)

Nordwesteuropa ist der am dichtesten besiedelte Raum Europas. Weil Energie zum Großteil immer noch aus nicht erneuerbaren Quellen kommt, ist der CO₂-Ausstoß im Vergleich zu anderen Regionen Europas deutlich höher. Die Stadtgebiete sind große Energieverbraucher, haben aber nicht das Potenzial, die benötigten erneuerbaren Energien zu produzieren und somit ihren Bedarf eigenständig zu decken. Das Umland hingegen verfügt zwar über entsprechende natürliche Ressourcen, jedoch nicht über genügend Verbraucher sowie personelle und finanzielle Kapazitäten. Das Projekt RegEnergy zielt darauf ab, bestehende Strukturen aufzubrechen und den Anteil an erneuerbaren Energien durch die Schaffung von Stadt-Land-Partnerschaften in Nordwesteuropa zu erhöhen.

Weitere Informationen:

<https://www.interreg.de/INTERREG2014/DE/Projekte/GuteBeispiele/EnergieundKlimawandel/DL/dl-regenergy.pdf>

SubNodes (Mitteleuropa)

Mit dem Ausbau der transeuropäischen Verkehrsnetze entstehen wichtige Knotenpunkte im Schienenverkehr. Die Nahverkehrsanbindung des Umlandes zu diesen Hauptknotenpunkten, den Nodes, ist aber oft unzureichend. Viele Regionen können nur eingeschränkt von den Hochgeschwindigkeitsnetzen profitieren. Das Interreg-Projekt SubNodes entwickelte neue Strategien, um den öffentlichen Personennahverkehr kleiner Städte in der Umgebung der Hauptknotenpunkte auszubauen und sie zu Mittelzentren der Verkehrsinfrastruktur (Sub-Knoten) weiterzuentwickeln.

Weitere Informationen:

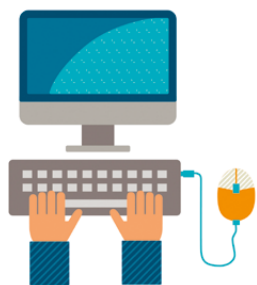
https://www.interreg.de/INTERREG2014/DE/Projekte/GuteBeispiele/MobilitaetundVerkehr/DL/DL_subnodes.pdf

Jems: Digitale Antragsmodule für Interreg-Programme stehen zum Download bereit

Interact hat die ersten Module des neuen Joint Electronic Monitoring Systems, kurz Jems, bereitgestellt. Jems ist ein onlinebasiertes Portal zur Antragstellung, Berichterstattung und zum Monitoring von Interreg-Projekten. Aktuell stehen das Antragsstellungsmodul sowie das Projektbewertungsmodul zur Verfügung. Die Software kann seit Ende März heruntergeladen werden, damit Interreg-Programme sie testen können, bevor die ersten Aufrufe für die Förderperiode 2021–2027 gestartet werden. 28 Interreg-Programme planen Jems zu nutzen, bei weiteren steht die finale Entscheidung noch aus. Die Programme Mitteleuropa und Nordwesteuropa sowie insgesamt 18 weitere Interreg-Programme haben bereits die Lizenzvereinbarung unterzeichnet.

Harmonisierung von Verwaltungsabläufen

Zusammen mit einer Kernarbeitsgruppe aus Interreg-Programmen hat Interact über die letzten Jahre intensiv an der Bereitstellung der Software gearbeitet. Es wurde ein System entwickelt, das auf die Bedürfnisse der Interreg-Programme zugeschnitten ist. Jems ist das Nachfolgesystem des aktuellen Electronic Monitoring Systems (eMS), das von Interact zur Unterstützung der aktuellen Programmperiode (2014–2020) geschaffen wurde. Für Interact ist Jems das finanziell umfassendste Vorhaben von Aktivitäten zur Unterstützung der Programme in ihrem Portfolio. Das eMS hat bereits maßgeblich zur Harmonisierung von Verwaltungsabläufen zwischen den Interreg-Programmen beigetragen.



Arbeitserleichterung für Interreg-Akteure

Jems spart Interreg-Programmen Zeit und Geld und ist auf Basis einer kostenlosen Lizenz erhältlich. Es basiert auf dem gemeinsamen Wissen von Interreg-Akteuren unter Verwendung der im Rahmen von Interact erarbeiteten „Harmonized Implementation Tools (HIT)“. Die Verwendung von Jems bietet mehr Sicherheit bei der Einhaltung der neuen Verordnungsvorschriften. Nachdem die Priorität der Entwicklungsarbeiten zunächst auf der Bereitstellung der Software für die Durchführung der ersten Projektaufrufe lag, soll Anfang 2022 das Vertragsmodul folgen sowie im weiteren Jahresverlauf die Module zur Abwicklung von Mittelabrufen, Fortschrittsberichten und nationalen Kontrollen.

Weitere Informationen Jems:

www.interact-eu.net

Kontakt für Programme, die an der Verwendung von Jems interessiert sind: Jems@Interact-eu.net



**Bundesinstitut
für Bau-, Stadt- und
Raumforschung**
im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung



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 des Innern, für Bau und Heimat Projekte von besonderem Bundesinteresse im Rahmen des „Bundesprogramms Transnationale Zusammenarbeit“.

IMPRESSUM

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

Ansprechpartnerin: BBSR | Referat RS 3 | Europäische Stadt- und Raumentwicklung | Brigitte Ahlke | interreg@bbr.bund.de | www.bbsr.bund.de | www.interreg.de

Redaktion & Gestaltung: CONVIS Consult & Marketing GmbH | Auerbachstraße 10 | 14193 Berlin

Druck: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn

Bezugsquelle: beatrix.thul@bbr.bund.de | Stichwort: Interreg Journal

Bildnachweis: Titelbild: © LosLarsos/iStock | Seite 2: © Cornelia Riml, DSM | Seite 3: © Annica Müllenberg, DSM | Seite 4: © BBSR | Seite 5: © Pavel Lukeš | Seite 7 links: © Gemeinde Eisenbach, Regionalverband Südlicher Oberrhein; rechts: © Plymouth City Council | Seite 8: © Jems

Nachdruck und Vervielfältigung: Alle Rechte vorbehalten | Nachdruck nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Bitte senden Sie uns zwei Belegexemplare zu.

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