

## Inhalt

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Editorial</b>  | <b>Seite 1</b> |
| <b>Transnationale Zusammenarbeit nach 2014</b>                          | <b>Seite 2</b> |
| <b>ABC der Transnationalen Zusammenarbeit</b>                           | <b>Seite 3</b> |
| <b>INTERREG<sub>B</sub> Youngster: SIC!Adapt</b>                        | <b>Seite 3</b> |
| <b>New Bridges im transnationalen Ländervergleich</b>                   | <b>Seite 4</b> |
| <b>Das Programmsekretariat Nordsee</b>                                  | <b>Seite 6</b> |
| <b>INTERREG III B – Was macht eigentlich ... North Sea Cycle Route?</b> | <b>Seite 8</b> |

## Liebe Leserinnen und Leser,

Europas Regionen haben in den letzten 10 Jahren von der Strukturfondsförderung enorm profitiert. Es entstanden mehr als eine Million Arbeitsplätze, über 10 Millionen Menschen nahmen an Fortbildungsmaßnahmen teil und mindestens 800.000 Unternehmensgründungen konnten kofinanziert werden.

An diese Erfolgsgeschichte soll angeknüpft werden. Daher laufen die Vorbereitungen für die Neuauflage der Strukturfondsprogramme für die Förderperiode ab 2014 auf Hochtouren: Im Oktober 2011 hat die Europäische Kommission die Entwürfe der Strukturfondsverordnungen vorgelegt. Kernelemente sind die Orientierung an den Zielen der EU2020-Strategie und die Konzentration auf die wirtschaftlichen Prioritäten Europas. Das bedeutet beispielsweise, dass in stärker entwickelten Regionen und Übergangsregionen 80 % der EFRE-Mittel für Innovation und Unterstützung kleiner und mittlerer Unternehmen sowie für Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz und den Ausbau Erneuerbarer Energien vorgesehen sind. Und: für Mitgliedsstaaten, die in besonderer Weise zu den Zielen von Europa 2020 beitragen, werden 5 % der Kohäsionsmittel zurückgelegt, die nach einer erfolgreichen Halbzeitüberprüfung zugewiesen werden.



© Klaus Stricker / pixelio.de

Wie es mit INTERREG weitergehen soll, lesen Sie in unserem Artikel zur Transnationalen Zusammenarbeit nach 2014. Dass es sich lohnt, über die Grenzen hinweg zusammenzuarbeiten, zeigen die Projekte, die wir in der aktuellen Ausgabe des Journals für Sie zusammengestellt haben – etwa die verbesserte Zusammenarbeit von Stadt und Land in Hamburg und Turku oder ein Radwegprojekt rund um die Nordsee. Und wir erläutern, wie ein „strategisches Cluster“ dazu beiträgt, die Aktivitäten mehrerer Projekte zu bündeln und die Wirkung der Einzelprojekte zu verstärken.

Wir wünschen Ihnen eine anregende Lektüre des Journals.

Ihr **INTERREG<sub>B</sub>**-Team im BBSR

## IMPRESSUM

**Herausgeber:**  
Bundesinstitut für Bau-,  
Stadt- und Raum-  
forschung (BBSR)  
im Bundesamt für Bauwesen  
und Raumordnung

**Ansprechpartnerin:**  
Kerstin Huschit  
Deichmanns Aue 31–37  
53179 Bonn  
Tel.: +49 (0)228 99401-1418  
E-Mail: [interreg@bbr.bund.de](mailto:interreg@bbr.bund.de)  
[www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de); [www.interreg.de](http://www.interreg.de)

**Redaktion & Gestaltung:**  
VDI Technologiezentrum GmbH  
VDI-Platz 1  
40468 Düsseldorf  
Tel.: +49 (0)211 621-632  
E-Mail: [stahl-rolf@vdi.de](mailto:stahl-rolf@vdi.de)  
[www.vditz.de](http://www.vditz.de)



## INTERREG IV B – Termine

**Ostsee: 09. Januar bis 29. März 2012**

5. Call für Antragssteller

**Nordsee: 06. Februar bis 05. März 2012**

8. Call für Antragssteller

Weitere Informationen zu den Calls finden Sie auf den Programmwebseiten

## Zukunft der Strukturfondsförderung

# Transnationale Zusammenarbeit nach 2014



© European Union 2009 EP

Bald in der Abstimmung: Die Europäische Kommission hat die Entwürfe zur Strukturfondsförderung vorgelegt. Im Sommer 2012 wird eine vorläufige Einigung erwartet.

Die Programme zur europäischen transnationalen Zusammenarbeit (INTERREG B) sind erfolgreich. Bis Anfang Oktober 2011, also mehr als zwei Jahre vor ihrem offiziellen Ablauf Ende des Jahres 2013, wurden 84 % der zur Verfügung stehenden Mittel für 334 Projekte bewilligt.

Gleichzeitig hat die Diskussion über die Fortsetzung ab 2014 begonnen. Bereits im April 2011 hat das Europäische Parlament nahezu einstimmig die Fortführung mit einem erheblich höheren Budget gefordert. Im Oktober hat die Europäische Kommission ihre Vorschläge vorgelegt. Angestrebt werden eine klare Orientierung an der EU2020-Strategie (siehe dazu auch die Veröffentlichung „BBSR-Berichte KOMPAKT 7/2011“ vom Juli 2011 unter „Downloads“ auf [www.interreg.de](http://www.interreg.de)), Konzentration auf wenige Themen, mehr investive Maßnahmen, eine einfachere Programmumsetzung und die Berücksichtigung makroregionaler Strategien (Ostsee und Donau). Von besonderem Interesse in der laufenden Diskussion über die Entwürfe ist die Begrenzung auf vier von elf

vorgegebenen Themen, denn diese sind relativ eng definiert. Komplexe Sachverhalte wie die Einflussnahme auf den demographischen Wandel und den Klimawandel, auf Migration oder Stadt-Land-Zusammenarbeit könnten nach den Vorschlägen nur noch sehr begrenzt und sektoral angegangen werden. Stärker berücksichtigt werden muss auch noch das entscheidende Grundlagendokument des territorialen Zusammenhalts, die Territoriale Agenda der EU 2020 vom Mai 2011. Im Vordergrund der Diskussionen standen bislang allerdings andere Themen und Schwerpunkte – was nicht überrascht, umfassen die für INTERREG vorgesehenen Mittel doch nur 3,5 % der insgesamt vorgeschlagenen 375 Mrd. Euro.

Noch im Januar 2012 beabsichtigt die Europäische Kommission, den „Gemeinsamen Strategischen Rahmen“ (Common Strategic Framework) zu veröffentlichen. Dieser wird die allgemeinen Ziele der EU fachlich und räumlich konkretisieren und soll die Koordination mit einschlägigen Fachpolitiken der EU, z. B. der Verkehrs-

politik, erleichtern. Eine öffentliche Konsultation dieses Papiers beginnt in Kürze. Es lohnt sich also, in den nächsten Wochen ins Netz zu schauen.

### Wie geht es weiter?

Die Verordnungsentwürfe der Kommission werden wie der künftige Finanzrahmen der EU derzeit im Europäischen Rat und im Parlament diskutiert. Eine vorläufige Einigung über die Verordnungen wird für den Sommer 2012 erwartet. Als wahrscheinlichster Zeitraum für die endgültige Verabschiedung gilt derzeit aber das Frühjahr 2013. Neun Monate später, also Ende 2013 / Anfang 2014, müssen die operationellen Programme vorgelegt werden; die Europäische Kommission hat dann noch einmal sechs Monate Zeit für die Genehmigung. Sollte dieser Zeitplan eingehalten werden, wäre ein Start der Programme noch in 2014 möglich.

Das Budget für die territoriale Zusammenarbeit wird sich voraussichtlich auf 11,7 Mrd. Euro belaufen, davon sollen 20,8 % (2,43 Mrd. Euro) für die transnationale Ausrichtung bereitgestellt werden. Im Vergleich zum aktuellen Förderzeitraum 2007 bis 2013 (1,82 Mrd. Euro) bedeutete dies eine Steigerung um mehr als 33 %.

Um dies möglich zu machen, haben in den fünf transnationalen Programmen Alpenraum, Mitteleuropa, Nordsee-raum, Nordwesteuropa und Ostsee-raum die Arbeiten begonnen. Die Kontaktstellen und das BBSR werden regelmäßig über den Fortgang informieren und eine breite Beteiligung sicherstellen.

Auf [www.interreg.de](http://www.interreg.de) „INTERREG nach 2013“ informiert das BBSR bereits jetzt über den aktuellen Stand der Diskussion in der EU insgesamt und künftig auch in den Programmen.

## DIESMAL P &amp; Q

# Das ABC der transnationalen Zusammenarbeit

Transnationale Zusammenarbeit ist ein umfassender Begriff. Was er für INTERREG<sub>B</sub> bedeutet, zeigen wir an dieser Stelle des INTERREG<sub>B</sub> Journals.

## P

## Prioritäten

In den operationellen Programmen werden transnationale Prioritäten für den jeweiligen Programmraum durch die beteiligten Länder zur Weiterentwicklung des jeweiligen Programmraums festgelegt.

Werden Projekte in dem Programmraum beantragt, so ist der Bezug zu den Prioritäten neben anderen Kriterien zwingende Voraussetzung für die Bewilligung. In der zukünftigen EU-Strukturförderung ab 2014 sollen die bisherigen Prioritäten stärker konzentriert und so die Fördermittel auf die drängendsten Fragen der Programmräume fokussiert werden.

## Q

## Qualität

Wichtigstes Kriterium für die Auswahl von Projekten in der INTERREG-Förderung ist die Qualität der Projekte, d. h. ihr Beitrag dazu, die Programmziele zu erreichen. Es erfolgt also keine Zuteilung nach festgelegten nationalen Quoten.

Bei der Neuauflage der Strukturfondsverordnungen sind im Sinne der Ergebnisorientierung vorgesehen: Gemeinsame und programmspezifische Indikatoren, eine fortlaufende Berichterstattung zum Monitoring und eine Evaluierung. Auf diese Weise soll die Qualität der Programme und Projekte weiter verbessert werden. Mit klaren,

messbaren Etappenzielen und Zielvorgaben sollen Effektivität und Leistung gesteigert werden. Als Anreiz für besonders gute Arbeit ist vorgesehen, 5 % der Mittelzuweisungen (je Mitgliedstaat, Fonds und Regionenkategorie) als Leistungsreserve zuzuweisen.

Weitere Informationen zum Programm, zu Themenschwerpunkten, Leuchtturmprojekten sowie das INTERREG<sub>B</sub> Journal zum Download gibt es unter [www.interreg.de](http://www.interreg.de).

## INTERREG<sub>B</sub> Youngster: SIC adapt!

Eine der Prioritäten des Programmraums Nordwesteuropa ist es, die Auswirkungen des Klimawandels durch Anpassungsstrategien zu mindern.



© Emschergenossenschaft / Lippeverband, Juni 2011

Um diese Priorität zu verfolgen, wurde 2010 mit *SIC adapt!* ein „strategisches Cluster“ initiiert. Seitdem bündeln acht laufende Projekte mit ca. 100 Partnern von öffentlichen und

wissenschaftlichen Einrichtungen sowie privaten Organisationen ihre Aktivitäten unter der Federführung des Lippeverbandes mit Sitz in Essen. Wesentliche Ziele von *SIC adapt!* sind bis 2013 die umfangreiche Wissensbasis der Partner zu aktivieren und nutzbar zu machen, die Projektergebnisse und konkreten Maßnahmenförderungen zu unterstützen und bekannt zu machen und sowohl die EU als auch die nationalen und regionalen Ebenen zu weiterem klimapolitischem Handeln aufzufordern.

Im Netzwerk wurden bereits gemeinsam Strategien und Instrumente der acht Projekte zur Messung der räumlichen Verwundbarkeit und der Auswirkungen des Klimawandels aufbereitet,



Beispiele „Guter-Praxis“ zur Anpassung an den Klimawandel in einem Katalog zusammengestellt und individuelle Projektergebnisse durch kontinuierliche Netzwerkaktivitäten verbessert.

Die zentralen Aussagen und konkreten Politikempfehlungen der Clusterprojekte werden derzeit erarbeitet und sollen vom 25. bis 26. Juni 2012 mit relevanten europäischen sowie nationalen Akteuren diskutiert und weiter vorangetrieben werden.

Die Erfolge bleiben nicht unbemerkt: *SIC adapt!* ist einer von 24 Finalisten des RegioStars Awards 2012, der jährlich von der Generaldirektion für Regionalpolitik der EU für besonders innovative Projekte ausgelobt wird.

## SIC ADAPT!

Kooperationsraum: Nordwesteuropa, INTERREG IV B

Förderzeitraum: 2010 - 2013

Themenschwerpunkt: Klimaschutz und Energie

[www.sic-adapt.eu](http://www.sic-adapt.eu)



## TRANSNATIONALER LÄNDER-VERGLEICH



# Lebensqualität verbessern - Stadt und Land stärker verknüpfen

Die Unterschiede zwischen städtischen und ländlichen Räumen kommen auf vielfältige Weise zum Tragen. Dennoch oder gerade deswegen sind die beiden Lebensräume aufeinander angewiesen. Wie durch die Zusammenarbeit dieser Regionen die Lebensqualität erhöht werden kann, erläutern die Projektpartner Guido Sempell und Mikko Laaksonen im Interview zu dem Projekt New Bridges.



© Guido Sempell

**Guido Sempell**  
Freie und Hansestadt Hamburg,  
Behörde für Stadtentwicklung und  
Umwelt, Amt für Landesplanung und  
Landschaftsplanung Raumordnung  
und Regionalentwicklung



© Mikko Laaksonen

**Mikko Laaksonen**  
Projektmanager New Bridges  
Varsinais-Suomen liitto, Turku, Finnland

## Wie kam es zu Ihrer Mitarbeit bei New Bridges?

**Sempell:** Seit Ende 2007 haben Hamburg und die norddeutschen Nachbarländer im Modellvorhaben der Raumordnung „Überregionale Partnerschaften“ (MORO Nord) zur Intensivierung der Projektzusammenarbeit zwischen Stadt und Land mitgearbeitet. Wir haben dabei frühzeitig erkannt, wie wichtig und wie fruchtbar die grenzüberschreitende Zusammenarbeit von städtischen und ländlichen Regionen sein kann. Daher wollten wir die Ergebnisse durch transnationale Rückkopplung verstärken. Als mit der Union of the Baltic Cities (UBC), dem Leadpartner von New Bridges, ins Gespräch kamen, lag es nahe, das Projekt gemeinsam mit dem Nordic Centre for Spatial Development (NORDREGIO) zu initiieren und voranzutreiben.

**Laaksonen:** Der Regionalrat von Südwestfinnland, als gemeinsame Einrichtung der Gemeinden der Region und als zuständige Institution für die Regionalentwicklung mit Sitz in Turku, war frühzeitig auf Basis eines Abkommens mit der Union of the Baltic Cities (UBC) als Partner in New Bridges eingebunden. Da die Stadtregion Turku mit mehr als 320.000 Einwohnern die drittgrößte und damit eine der bedeutendsten Stadtregionen in Finnland ist, befand sich bereits vor New Bridges die Entwicklung eines strategischen Entwicklungsplans, des sogenannten „Strukturmodell für die Stadtregion Turku 2035“, in Vorbereitung. Als ich dann, nach dem Projektantrag, aufgrund meiner vorherigen Tätigkeit im Projekt „BUSTRIP“, als Projektmanager eingestellt wurde, musste ich mir zunächst einen Überblick über die Hintergründe des Projektes verschaffen.

## New Bridges hat zum Ziel die Lebensqualität durch das verbesserte Zusammenwirken von urbanen und ländlichen Räumen zu erhöhen. Was heißt das konkret? Gibt es bereits Beispiele?

**Sempell:** Zentrale Felder der Zusammenarbeit zwischen urbanen und ländlichen Räumen sind u. a. der Pendlerverkehr und die Erreichbarkeit der ländlichen Räume. Diese wichtigen Verkehrsströme gilt es so zu gestalten, dass die ländlichen Gebiete nicht weiter aufgrund der schlechteren Erreichbarkeit an Attraktivität verlieren und gleichzeitig die Städte die notwendigen Arbeitskräfte an sich ziehen können. Daher haben wir in New Bridges eine Studie durchgeführt, in der die Anforderungen an den ÖPNV zur Verbindung der Gebiete ermittelt und zu politischen Empfehlungen verdichtet wurden. Neben solchen eher strategischen Projekten haben wir ganz konkrete Initiativen wie die „Neue Dorfmitte M-V“ des Landes Mecklenburg-Vorpommern unterstützt. Hier geht es um die Sicherstellung der Nahversorgung im ländlichen Raum. Ein Beispiel: Da im Umkreis von ca. 10 km um den Modellort Brunow / Dambeck (Kreis Ludwigslust-Parchim) kaum Einkaufsmöglichkeiten vorhanden sind, wird der dortige „Bauernmarkt“ zu einem Zentrum der dörflichen Nahversorgung weiterentwickelt und stabilisiert sowie das Angebot um weitere Dienstleistungen ergänzt.

**Laaksonen:** Über die Einbeziehung der wichtigen Akteure in den Regionen, haben wir in vier Pilotregionen Projekte initiiert. Die Pilotregionen lagen am äußeren Rand der Stadtregion und wiesen Überschneidungen mit benachbarten Regierungsbezirken auf. Dies führte zum Teil zur erstmaligen Zusammenarbeit aller Planungsebenen. So umfasste die Pilotregion Varissuo - Littoinen beispielsweise ein großes Wohnungsbauprojekt in Turku und gleichzeitig eine historische Industrieansiedlung in Kaarina und Lieto. Der Regionalrat von Südwestfinnland war im Zuge der Pilotprojekte in der Hauptsache an der Entwicklung neuer, nachhaltiger Mobilitätskonzepte in der Stadtregion beteiligt, die sich in das „Strukturmodell für die Stadtregion Turku 2035“ einpassen sollten. Die Schwerpunkte lagen dabei auf der Erarbeitung von Vorschlägen für den öffentlichen Nahverkehr, der Verbesserung des Radwegnetzes in der Stadtregion Turku, der Beteiligung an der Entwicklung eines Verkehrsmanagementsystems in dem städtischen Gebiet und der Durchführung von Studien zur Entwicklung der Mobilität in den Pilotregionen.

### Wie beziehen Sie die relevanten Akteure im Rahmen von New Bridges ein und wie kommen Sie mit der Bevölkerung ins Gespräch? Wie werden die Projekte angenommen?

**Sempell:** Wir haben sowohl die etablierten Netzwerke aus dem MORO Nord Projekt einbezogen als auch eine Fragebogenaktion durchgeführt. 400 Akteure aus Wirtschaftsförderung, IHKen, Kreisen und Städten haben wir dabei nach ihren Kooperationsbeziehungen zu Hamburg befragt, um Interessensfelder für eine intensivere Zusammenarbeit zu entwickeln. Auf Basis dieser Ergebnisse konnten wir Kooperationen und Projekte wie in Brunow anstoßen und kamen mit den regionalen Akteuren verstärkt ins Gespräch. Für diese Dialoge haben wir u. a. mehrere Zukunftswerkstätten in den jeweiligen Regionen durchgeführt, an denen sich mehr als 100 Einwohner zur Weiterentwicklung der lokalen Projekte beteiligt haben.

**Laaksonen:** Wir haben die regionalen Akteure in verschiedenen Projektphasen im Rahmen von Akteurssitzungen und Internetbefragungen einbezogen. Themen der Sitzungen waren die allgemeine Verwaltung, Bildung, Sozial- und Gesundheitsversorgung, Landnutzung sowie Mobilität. Die jeweils ca. 70 Akteure kamen zum Großteil aus dem mittleren Management der öffentlichen Verwaltung. Einige Bürgermeister der beteiligten Gemeinden, Politiker, Verantwortliche aus privaten Organisationen sowie Wissenschaftler nahmen ebenfalls an den Sitzungen teil. In den insgesamt drei Sitzungen haben wir zunächst gemeinsam mit den Akteuren die Schlüsselherausforderungen für die Verbesserung der Lebensqualität in den verschiedenen Regionen definiert, um dann in der letzten Sitzung die Pilotregionen und -aktivitäten festzulegen. Da sich die Teilnehmer mit Ihren Anliegen einbringen konnten und so die Teilprojekte von New Bridges zu Ihren Projekten machten, stießen die Projekte durchweg auf positive Resonanz.



### Wie profitieren Sie von der transnationalen Zusammenarbeit? Welche Aktivitäten Ihrer Projektpartner sehen Sie als Best Practices an?

**Sempell:** Besonders der Austausch bei den persönlichen Treffen hat allen Beteiligten einen echten Mehrwert durch den Einblick in die Herangehensweisen und Herausforderungen der Projektpartner bei der Zusammenarbeit mit den ländlichen Regionen gebracht. Gerade auch deswegen, da zum Teil erstmalig eine solche Interaktion über alle Planungs- und Akteurebenen hinweg, erfolgt ist. Aber auch konkrete Projektergebnisse der Partner zeigen immer wieder neue Facetten der Stadt-Land-Kooperation auf. Beispielsweise ist es unseren finnischen Partnern gelungen, grenzübergreifend Nahversorgung und Bibliotheken zu organisieren. Dies hilft den Bürgerinnen und Bürgern und macht die Verwaltung effizienter. Ein hilfreiches und konkretes Beispiel regionaler Kooperation.

**Laaksonen:** Aus der transnationalen Zusammenarbeit ergeben sich zwei Hauptvorteile: Es besteht erstens die Möglichkeit sehr gute, durchschnittliche und schlechte Beispiele der thematischen Projektarbeit kennenzulernen. Zweitens werden neue Perspektiven für die eigene Arbeit eröffnet, denn es ist einfacher, die Stärken von außen zu erkennen und die Schwächen zu bestätigen. Bei allen Partnern in New Bridges waren positive Beispiele zu finden. Ein Beispiel: Kaunas (Litauen) hat erstmalig eine gemeindeübergreifende Zusammenarbeit aufgenommen und so die Basis für zukünftige Kooperationen geschaffen. Oder Hamburg: dort wurde die Makroperspektive auf die ganze Region mit der Mikroperspektive im ländlichen Raum bis hin zu einzelnen Projekten sehr gut kombiniert.

### Wie werden Sie die Ergebnisse des Projektes in ihrer Region zukünftig nutzen und berücksichtigen, etwa im Rahmen von Planungsverfahren?

**Sempell:** Die im Rahmen von New Bridges verabschiedete Erklärung von Bad Bevensen „Stadt und Land in gemeinsamer Verantwortung“, dient bereits jetzt als Leitfaden für die integrierte Stadt-Land-Entwicklung in Norddeutschland und der Hamburger Metropolregion. Zudem werden wir ganz konkret die Projektbereiche „Heranrücken“ und „Versorgung“ aus New Bridges, unter die auch die erwähnte ÖPNV-Studie und das Projekt „Neue Dorfmitte M-V“ fallen, in der norddeutschen „Projektpartnerschaft Nord“ weiterverfolgen. Damit wird die nachhaltige Wirkung von New Bridges gesichert.

**Laaksonen:** Die Ergebnisse des Projektes werden aktiv genutzt. Beispielsweise wird das „Strukturmodell für die Stadtregion Turku 2035“ als Ausgangspunkt zur Ausrichtung der Regional- und Masterpläne in der Stadtregion Turku dienen. Zudem werden die Studienergebnisse in die Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs und die Planung des öffentlichen Transportnetzes einfließen. Darüber hinaus werden die Arbeiten zum Mobilitätsmanagement in der Stadt als Basis zur Entwicklung eines Mobilitätsmanagements in der gesamten Region genutzt.

## NEW BRIDGES

Kooperationsraum: Ostsee, INTERREG IV B

Förderzeitraum: 2008 - 2012

Themenschwerpunkt: Wirtschaft und Arbeit

[www.urbanrural.net](http://www.urbanrural.net)



## SERIE

The Interreg IVB  
North Sea Region  
Programme

# Die Programmsekretariate von INTERREG<sub>B</sub>

## Diesmal das Programmsekretariat Nordsee



© GTS Nordseeraum

halb des Projektkonsortiums verbreitet, sondern in die Welt hinausgetragen werden. So wird sichergestellt, dass die Projektergebnisse auch nach der Abschlusskonferenz weiter genutzt werden können.

### Was bedeutet transnationale Zusammenarbeit für Sie?

**Byrith:** Transnationale Zusammenarbeit bedeutet für mich, die Bildung von dauerhaften Netzwerken, die in ganz unterschiedlichen Kontexten angesiedelt sein können. Von der täglichen, konkreten Projektarbeit bis hin zu Kooperationen auf politischer Ebene. Dabei geht es stets darum, gleichzeitig sowohl einen Beitrag zu den regionalen als auch zu den europäischen Zielen zu leisten.

### Was fasziniert Sie an der Arbeit für INTERREG<sub>B</sub>? Was ist das Spannende für Sie?

**Byrith:** Am meisten fasziniert mich die abwechslungsreiche Arbeit im INTERREG<sub>B</sub> Programm. Dabei ist es für mich sehr spannend zu beobachten, wie die abstrakten Vorgaben auf europäischer Ebene in den Projekten vor Ort konkretisiert werden.

### Was ist das besondere an dem Programmraum Nordsee?

**Byrith:** In der Nordseeregion herrscht ein starkes gegenseitiges Vertrauen auf allen Ebenen. Aus diesem Grund können wir uns besonders auf die Umsetzung der politischen Ziele des Programms konzentrieren.

Im Interview: **Christian Byrith**, Leiter des Gemeinsamen Technischen Programmsekretariates (GTS) Nordseeregion

### Herr Byrith, seit wann sind Sie im GTS Nordseeregion dabei?

**Byrith:** Ich arbeite seit 12 Jahren im Gemeinsamen Technischen Programmsekretariat Nordseeregion.

### Sie sind der Leiter des GTS. Was sind typische Herausforderungen, denen Sie bei Ihrer Arbeit begegnen?

**Byrith:** Zu Beginn jeder Programmperiode besteht die besondere Herausforderung darin, einen Bewusstseinswandel bei den Akteuren auszulösen und diesen Prozess zu begleiten. Um dann das Beste aus ihrer Kreativität für neue Projektideen herauszuholen,

müssen die Akteure daraufhin aus ihrer Komfortzone herausgeholt werden. Eine der wichtigsten Aufgaben ist es dabei, einen Mittelweg zwischen den übergeordneten Zielen des Programmraums und den spezifischen Ideen und Zielen der einzelnen Projekte zu finden und diese verschmelzen zu lassen. Zum Ende des Programms müssen wir dann dafür Sorge tragen, dass die Akteure ihre Antriebskraft und ihren Enthusiasmus nicht verlieren, um die Ergebnisse zu sichern. Denn um eine möglichst nachhaltige Wirkung zu erzielen, ist es wichtig, dass die Ergebnisse im Zuge der Ergebnissicherung nicht nur inner-

## NORDSEE

Gemeinsames Technisches Programmsekretariat Nordsee 2007-2013

Jernbanegade 22, 8800 Viborg Dänemark  
info@northsearegion.eu, www.northsearegion.eu



Isabella Leong, Senior Finance Officer,  
GTS Nordseeraum

© GTS Nordseeraum

**Was gefällt Ihnen besonders an Ihrer Arbeit im GTS?**

**Leong:** Mit einer Vielzahl von Menschen aus unterschiedlichen Ländern, zu unterschiedlichen Themen zusammenzuarbeiten ist einer der zentralen Punkte, die ich an meiner Arbeit schätze.

**Was sind Anfragen und Aufgaben, die Ihnen in Ihrer täglichen Arbeit begegnen?**

**Leong:** Ich beschäftige mich hauptsächlich mit der finanziellen Abwicklung und der Dokumentation des finanziellen Fortschritts der Projekte. Zudem halte ich unser Onlinesystem aktuell und stelle Präsentationen oder Workshops zu Finanzierungsfragen, beispielsweise im Rahmen von Seminaren für die Leadpartner der Projekte, zur Verfügung.

**Was bedeutet transnationale Zusammenarbeit für Sie?**

**Leong:** Für mich bedeutet transnationale Zusammenarbeit, die Akteure dazu zu bringen, über ihre Landesgrenzen hinweg zu denken und in die Zukunft zu schauen, um ihre Ziele gemeinsam zu erreichen.

**Was fasziniert Sie an der Arbeit für INTERREG<sub>B</sub>? Was ist das Spannende für Sie?**

**Leong:** Für mich ist die Arbeit im INTERREG<sub>B</sub> Programm faszinierend, weil es Europa praktisch zeigt und der europäische Gedanke, anders als in theoretischen Abhandlungen, greifbar wird.

**Was gefällt Ihnen besonders an Ihrer Arbeit im GTS?**

**Barrett Espersen:** Einen Projektentwickler mit einer durchführbaren Idee zu treffen, in der Lage zu sein ihn bei der weiteren Ideenentwicklung zu unterstützen und dann die Umsetzung und die Ergebnisse zu dokumentieren, also von Anfang bis Ende Teil des gesamten Prozesses zu sein – das ist es, was die Arbeit im GTS für mich so einzigartig macht.

Darüber hinaus freue ich mich über die Freundschaften, die sich mit einigen meiner Kollegen entwickelt haben. Ich glaube, dass dies in einer internationalen Umgebung, in der Menschen aus vielen verschiedenen Ländern zusammenkommen, um für ein Büro zu arbeiten, einfacher gelingt als sonst.

**Was sind Anfragen und Aufgaben, die Ihnen in Ihrer täglichen Arbeit begegnen?**

**Barrett Espersen:** Die Dokumentation und Unterstützung der Projektdurchführung zählt ebenso zu meinen täglichen Aufgaben wie die Verbreitung der Ergebnisse auf europäischer Ebene.

**Was bedeutet transnationale Zusammenarbeit für Sie?**

**Barrett Espersen:** Transnationale Zusammenarbeit bedeutet für mich, Akteure aus verschiedenen Ländern, mit unterschiedlichen Hintergründen, zu bestimmten Themen zusammenzubringen und gemeinsam Lösungen für verbreitete Probleme in der Nordseeregion zu erarbeiten.

**Was fasziniert Sie an der Arbeit für INTERREG<sub>B</sub>? Was ist das Spannende für Sie?**

**Barrett Espersen:** An der Arbeit für INTERREG<sub>B</sub> fasziniert mich besonders die große Bandbreite der Themen, mit denen ich mich täglich beschäftigen darf.



Lise Barrett Espersen, Deputy Project  
Development Unit Manager, GTS Nord-  
seeraum

© GTS Nordseeraum

## INTERREG III B – WAS MACHT EIGENTLICH... NORTH SEA CYCLE ROUTE?

# „In die Pedale, fertig, los!“



Die Stärkung des transnationalen Zusammenhaltes ist eines der Ziele der Kohäsionspolitik der Europäischen Kommission. Insbesondere Projekte, bei denen Ergebnisse angestrebt werden, die der transnationalen Abstimmung bedürfen, wie Verkehrsplanungsprojekte, oder bei denen die Partner durch die regionsspezifischen Blickwinkel und Herausforderungen voneinander lernen können, stellen daher eine ideale Plattform zur transnationalen Zusammenarbeit dar.

So auch im Projekt North Sea Cycle Route (NSCR), in dem sich 13 Partner aus den 8 Nordseeanrainerstaaten zusammengeschlossen hatten, um gemeinsam einen die ganze Nordsee, unter Einbezug der Fährverbindungen, umschließenden Radweg zu ermöglichen. Mit Erfolg: beinahe 6000 km teilweise neu ausgebaute und voll beschilderte Radwege sind zur North Sea Cycle Route verschmolzen und ermöglichen es den Fernradwanderern, die gesamte Nordsee von Schottland bis nach Norwegen zu umrunden. Das Projekt wirkt bis heute durch die etablierten Strukturen in den beteiligten Regionen nach. So werden die Teilstücke der NSCR in Schleswig-Holstein im Rahmen der Pflege der insgesamt 2500 km ausgebauten Fern- und Kreisradwege mit überprüft und instandgehalten. Koordiniert wird die Überprüfung – durch Befahren aller Radwege – von der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Nordfriesland mbH. Diese führt auch das Radwegkataster, aus dem heraus die



Die North Sea Cycle Route umspannt die gesamte Nordsee und lädt an vielen Stellen zum Verweilen ein

durchzuführenden Instandhaltungsmaßnahmen generiert werden. Die zentrale Koordinierung soll dabei Skaleneffekte bspw. bei der Schilderbestellung ermöglichen. Die Durchführung der Instandhaltungsmaßnahmen jedoch obliegt den lokalen Verwaltungen in Städten und Kreisen, welche die Verantwortung für ihre jeweiligen Abschnitte der Fernradwege übernommen haben.

Die optimale Wegequalität und vollständige Beschilderung der Radwege zusammen mit der radwegbegleitenden Infrastruktur sind die Grundlage für aktuelle Angebote wie die häufig gebuchten Radpauschalreisen. Diese innovativen Reiseangebote bieten dem Gast einen Rundumservice: von der Routenplanung über die Übernachtungen bis hin zu Fahrradmieta und Gepäcktransport kann alles mit

einem Klick auf der Internetpräsenz von [nordsee radreisen](#) gebucht werden.



© Wirtschaftsförderung Nordfriesland

**Frank Ketter**  
Fachreferent  
Tourismus-  
und Unternehmensförderung,  
Wirtschaftsförderung Nordfriesland

Die North Sea Cycle Route hat das Radfernwanderwegenetz Schleswig-Holsteins enorm bereichert. Die gemeinsame Vermarktung der NSCR zog große Aufmerksamkeit auf die beteiligten Regionen. Davon haben wir profitiert und konnten uns als Radreiseland weiter profilieren. Durch den ständigen Ausbau und die Pflege der Radwege in Zusammenarbeit mit den Kreisen und Städten sowie die sehr gute Radweg begleitende Infrastruktur konnten wir diese positive Wahrnehmung stärken und freuen uns über jährlich zunehmende Gästezahlen.

### NORTH SEA CYCLE ROUTE

Kooperationsraum: Nordsee, INTERREG II C und III B

Förderzeitraum: 1998 - 2001 und 2003 - 2006

Themenschwerpunkt: Klima und Energie

[www.northsea-cycle.com](http://www.northsea-cycle.com)



Interreg North Sea Region