



# MIT VEREINTEN KRÄFTEN! ERGEBNISSE UND PERSPEKTIVEN VON INTERREG B

EIN BEITRAG DER DEUTSCHEN REGIONEN IM NORDSEEPROGRAMM

# JOINING FORCES! RESULTS AND PERSPECTIVES OF INTERREG B

A CONTRIBUTION OF THE GERMAN REGIONS IN THE NORTH SEA REGION PROGRAMME

**INTERREG<sub>B</sub>**  
ZUSAMMENARBEIT. GRENZENLOS.

**The Interreg IVB  
North Sea Region  
Programme**



*Investing in the future by working together  
for a sustainable and competitive region*

European Union



The European Regional Development Fund



gedruckt auf 100% Recyclingpapier / printed on 100% Recyclingpaper



## INHALT

1.	Der Nordseeraum im Kurzporträt	6
2.	Das INTERREG IV B Nordseeprogramm	12
3.	Neue Ideen für den Nordseeraum	17
3.1	Vom Wissen zur Wettbewerbsfähigkeit – Transnationale Innovationsförderung	18
3.2	Heißere Sommer, steigender Meeresspiegel, weniger Regen? Wie Städte und Regionen mit dem Klimawandel umgehen	24
3.3	Nordsee wohlauf – Integrierte Meerespolitik und Integriertes Küstenzonenmanagement	30
3.4	Von Hamburg nach Kopenhagen oder von Aberdeen nach Malmö – Nachhaltige Mobilität für Menschen und Güter	36
3.5	Ins postfossile Zeitalter mit Wind, Sonne und Bioenergie – Förderung erneuerbarer Energien	42
3.6	Gleicher Output mit weniger Wasser, Material und Energie: Für einen effizienteren Umgang mit Ressourcen	46
3.7	Weniger, älter, bunter? – Antworten auf den demografischen Wandel	52
4.	Ausblick	59
5.	Informationsmöglichkeiten	69

## CONTENTS

1.	Brief profile of the North Sea Region	6
2.	The INTERREG IV B North Sea Region Programme	12
3.	New ideas for the North Sea Area	17
3.1	From knowledge to competitiveness – trans- national measures to stimulate innovation	18
3.2	Hotter summers, rising sea level, less rain? How urban and rural areas are dealing with climate change	24
3.3	North Sea doing well – integrated maritime policy and integrated coastal zone management	30
3.4	From Hamburg to Copenhagen or from Aberdeen to Malmö – sustainable mobility for people and goods	36
3.5	Into the post-fossil fuel era with wind, sun and bioenergy – promoting renewable energy	42
3.6	The same output with less water, material and energy: Towards a more efficient use of resources	46
3.7	Fewer, older, more diverse? – Responses to demographic change	52
4.	Outlook	59
5.	Where to obtain information	69



**Liebe Leserin, lieber Leser,**

Europa und europäische Bezüge nehmen in unserem Alltag eine immer wichtigere Rolle ein. Dies gilt für die wirtschaftliche Entwicklung und deren Rahmenbedingungen ebenso wie für unsere Umweltpolitik und die Auseinandersetzung mit dem Klimawandel.

Bereits seit 1997 arbeiten die norddeutschen Bundesländer und der Bund daher im Kooperationsraum Nordsee zusammen mit internationalen und mit regionalen Partnern aus Verwaltung, Politik, Wissenschaft sowie – seit 2007 – aus der privaten Wirtschaft an gemeinsamen Lösungen für gemeinsame, staatenübergreifende Herausforderungen. In der aktuellen europäischen Programmperiode von 2007 bis 2013 konzentriert sich diese Zusammenarbeit auf die Themenfelder Innovation, Umweltmanagement, Verbesserung der Erreichbarkeit sowie nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung.

Mit dieser Publikation möchten wir Ihnen Einblick in die ertragreichen und vielfältigen Ergebnisse der transnationalen INTERREG-Projekte im Nordseeraum geben. Wir wollen aber auch die Rolle dieses INTERREG IV B-Programms für Norddeutschland beleuchten. Zugleich soll der Blick auf die kommende Programmperiode der Europäischen Union gelenkt, sollen Denkanstöße für ein neues Nordseeprogramm ab 2014 geliefert werden.

**Dear reader,**

Europe and European relations are playing an increasingly important part in our daily lives. This is true both of economic development and the conditions governing it and of our environmental policy and the fight against climate change.

Since as long ago as 1997, the North German federal states and the national government have therefore been working with international and regional partners from the worlds of government, politics, science and – since 2007 – from the private sector to find common solutions for common transnational challenges in the North Sea Cooperation Area. In the current period of the European Programme from 2007 until 2013, this cooperation is focusing on the priority areas of innovation, environmental management, improving access and sustainable urban and regional development.

The aim of this publication is to give you an insight into the fruitful and varied results of the transnational INTERREG projects in the North Sea region, but we would also like to highlight the role of this INTERREG IV B Programme for Northern Germany. At the same time, our aim is to focus attention on the next EU programme period and provide inspiration for a new North Sea Region Programme from 2014.



Gert Lindemann

Niedersächsischer Minister für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung  
Minister for Food, Agriculture, Consumer Protection and Regional Development of Lower Saxony

Als neue übergeordnete Strategie für Europa wurde im Sommer 2010 „Europa 2020“ vom Europäischen Rat verabschiedet. In ihr wird ein intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum in den Mittelpunkt der europäischen Entwicklung gestellt. „Europa 2020“ löst damit die Strategien von Lissabon (Entwicklung Europas zum wettbewerbsstärksten Wirtschaftsraum) und Göteborg (Nachhaltige Entwicklung Europas) ab.

Künftige EU-Programme werden also an ihrem Beitrag zu dieser Strategie gemessen werden. Das bedeutet: Sie sollen eine auf Wissen und Innovation gestützte Wirtschaft befördern (intelligentes Wachstum), eine ressourcenschonende, ökologischere und wettbewerbsfähige wirtschaftliche Entwicklung ermöglichen (nachhaltiges Wachstum) sowie Impulse setzen für eine Entwicklung, die mit hoher Beschäftigung und sozialem wie territorialem Zusammenhalt einhergeht (integratives Wachstum).

Ein Blick auf die aktuellen Projekte im Nordseeraum zeigt, dass diese Schwerpunkte bereits jetzt Teil des Nordseeprogramms sind. Wir sind also auf einem guten Weg und überzeugt davon, dass das Nordseeprogramm auch in Zukunft über ein hohes Potenzial verfügen wird, eine positive Entwicklung im Norden Deutschlands und im Norden Europas zu befördern.

Wir sehen dabei die Situation der am Nordseeprogramm beteiligten Bundesländer Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein als exemplarisch für den gesamten Nordseeraum an. Der Kooperationsraum Nordsee kann wiederum für viele Themen als exemplarisch für Europa gelten. Insbesondere die Empfehlungen in

In the summer of 2010, a new overarching strategy for Europe, known as “Europe 2020”, was adopted by the European Council. This strategy places smart, sustainable and inclusive economic growth at the centre of European development. “Europe 2020” therefore supersedes the Lisbon Strategy (to develop Europe into the most competitive economic area) and the Gothenburg Strategy (for the sustainable development of Europe).

Future EU programmes will therefore be assessed according to the contribution they make to this strategy. This means that they should promote an economy based on knowledge and innovation (smart growth), facilitate resource-efficient, more environmentally friendly and competitive economic development (sustainable growth) and provide stimulus for development accompanied by increased employment and social and territorial cohesion (inclusive growth).

A look at the current projects in the North Sea Region shows that these priorities are already part of the North Sea Region Programme. We are therefore on the right track and are convinced that the North Sea Region Programme will also have a great potential for promoting positive development in Northern Germany and in Northern Europe in future.

We regard the situation in Bremen, Hamburg, Lower Saxony and Schleswig-Holstein as a good example of the North Sea Region as a whole. The North Sea Cooperation Area can in turn serve as an example to Europe for many priority areas. In particular, the recommendations in Section 4 „Outlook“ are therefore a suitable means of



Kapitel 4 „Ausblick“ eignen sich daher als Denkanstöße für die Zukunft von INTERREG B-Programmen europaweit. Als „Hintergrunddokument“ zu den Ausführungen in dieser Publikation steht Ihnen eine ausführlichere Expertise unter [www.interreg-nordsee.de](http://www.interreg-nordsee.de) zur Verfügung. Wir wünschen Ihnen eine anregende Lektüre!

Hannover im November 2011

Gert Lindemann

Niedersächsischer Minister für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung

Stellvertretend für die Bundesländer Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein und das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR).

providing inspiration for future INTERREG B programmes across Europe. A more detailed expert report is available on [www.interreg-nordsee.de](http://www.interreg-nordsee.de) as a “background document” to the information provided in this publication. We hope you enjoy reading this brochure.

Hanover, November 2011

Gert Lindemann

Minister for Food, Agriculture, Consumer Protection and Regional Development of Lower Saxony

Representative of the Federal States Bremen, Hamburg, Niedersachsen (Lower Saxony) and Schleswig-Holstein and the Federal Institute for Research on Building, Urban Affairs and Spatial Development (BBSR) within the Federal Office for Building and Regional Planning (BBR).



Niedersachsen



# **DER NORDSEERAUM IM KURZPORTRÄT**

## **BRIEF PROFILE OF THE NORTH SEA REGION**





DER NORDSEERAUM IM KURZPORTRÄT  
BRIEF PROFILE OF THE NORTH SEA REGION

Der Nordseeraum  
im Kurzporträt

Brief profile  
of the North Sea Region

1



Sieben Staaten rund um die Nordsee beteiligen sich am INTERREG IV B-Nordseeprogramm 2007 bis 2013. Neben den vier Bundesländern im deutschen Nordwesten sind Dänemark und Norwegen sowie Teile Belgiens, Großbritanniens, der Niederlande und Schwedens einbezogen – ein Programmgebiet mit rund 60 Millionen Menschen.<sup>1</sup> Teil des Programmraums sind so wichtige Metropolregionen wie Amsterdam, Kopenhagen, Oslo und Hamburg. Sie sind gut erreichbar und weisen eine hohe Bevölkerungsdichte auf. Zum Nordseeraum gehören aber auch viele mittelgroße und kleine Städte, ländliche Räume sowie extrem dünn besiedelte Regionen.

Die Nordsee und über 30.000 Kilometer gemeinsame Küste verbinden alle Teilnehmerstaaten – von den Fjordlandschaften Norwegens über die Insel-Archipel Schwedens bis hin zu den Stränden der belgischen, deutschen und niederländischen Küste sowie dem Wattenmeer. Küstenschutz sowie Bewahrung von Wasserqualität und Artenvielfalt der Meeresflora und -fauna sind deshalb wichtige Themen der staatenübergreifenden Kooperation im INTERREG-Nordseeprogramm. Zahlreiche neue Windparks auf dem Meer machen deutlich, dass die Region eine Vorreiterrolle in Sachen Nachhaltigkeit übernehmen kann.

Die Landschaften des Nordseeraums prägen entscheidend die wirtschaftlichen Tätigkeiten der Bewohner – und bieten eine hohe Lebensqualität. Mit seiner Wirtschaftskraft gehört der Nordseeraum zu den erfolgreichsten Regionen Europas. Kleine und mittlere Unternehmen spielen dabei

Seven countries around the North Sea are taking part in the INTERREG IV B North Sea Region Programme 2007 – 2013. Besides the four federal states in North-West Germany, the programme includes Denmark and Norway and parts of Belgium, the United Kingdom, the Netherlands and Sweden – an area containing about 60 million people.<sup>1</sup> The programme area contains important metropolitan regions such as Amsterdam, Copenhagen, Oslo and Hamburg, which are easily accessible and boast a high population density. But the North Sea Region also includes many small and medium-sized towns, rural areas and extremely thinly populated regions.

The North Sea and over 30,000 km of shared coastline connect all the participating countries – from the fjord landscapes of Norway, via Sweden's island archipelagos to the beaches of the Belgian, German and Dutch coasts, as well as the Wadden Sea. The top priorities of transnational cooperation in the INTERREG North Sea Region Programme are therefore coastal protection and the preservation of water quality and the biodiversity of marine flora and fauna. The large number of new wind farms at sea are a clear sign that the region is capable of assuming a pioneering role in achieving sustainability.

The landscapes of the North Sea Region shape the economic activities of the people who live there – and offer them a high quality of life. With its economic strength, the North Sea Region is one of Europe's most successful regions, in which small and medium-sized enterprises play

<sup>1</sup> Vgl. im Folgenden: North Sea Programme JTS (Hrsg.) (2007): European Territorial Cooperation 2007 – 2013. Operational Programme, Viborg.

<sup>1</sup> See below: North Sea Programme JTS (Pub.) (2007): European Territorial Cooperation 2007 – 2013. Operational Programme, Viborg.



eine große Rolle. Eine vielfältige und traditionsreiche „Wissenslandschaft“ sorgt für einen europäischen Spitzenplatz in Sachen Forschungs- und Innovationstätigkeit – und dies nicht nur in den Ballungsräumen. Gerade die ländlichen Regionen etwa Schwedens und Norwegens nehmen eine Vorreiterrolle bei digitalen Dienstleistungen und Aktivitäten ein.

Ein reiches historisch-kulturelles Erbe und teils über Jahrhunderte bestehende politische und unternehmerische Kontakte – erinnert sei hier an die Hanse – bilden die Grundlage einer starken Kooperation. Hierauf kann das INTERREG-Nordseeprogramm gut aufbauen.

## **NORDDEUTSCHLAND ALS TEIL DES NORDSEERAUMS**

Aus Deutschland sind die Länder Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein am Nordseeprogramm beteiligt. Hier leben insgesamt über 13 Mio. Menschen. Norddeutschland ist sehr vielgestaltig: Hamburg, Bremen, Hannover und Kiel sind wirtschaftsstarke Verdichtungsräume. Sie strahlen auf ihr Umland aus, ihre Bevölkerung entwickelt sich dynamisch.<sup>2</sup> Braunschweig, Lübeck sowie Osnabrück und Oldenburg sind weitere bedeutende Wirtschaftszentren. Zugleich ist Norddeutsch-

<sup>2</sup> Vgl. im Folgenden: Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung (2010): Regionalbericht Norddeutschland, Hannover.

a major part. A varied and long-established “knowledge landscape” ensures that it is a top European location for research and innovation initiatives – and not only in the urban centres. It is actually the rural regions of, for example, Sweden and Norway that are assuming a pioneering role in digital services and activities.

A rich historical and cultural heritage together with political and commercial ties, some stretching back centuries and reminiscent of the Hanseatic League, form the basis of powerful cooperation. The INTERREG North Sea Region Programme can build on this.

## **NORTHERN GERMANY AS PART OF THE NORTH SEA REGION**

In Germany, the federal states of Bremen, Hamburg, Lower Saxony and Schleswig-Holstein are partners in the North Sea Programme. Over 13 million people live there. Northern Germany takes many forms: Hamburg, Bremen, Hanover and Kiel are economically powerful conurbations. They spill over into their surrounding areas, their populations in some cases growing dynamically.<sup>2</sup> Other important economic centres include Braunschweig, Lübeck, Osnabrück and Oldenburg. At the same time, many parts of Northern Germany are rural, with about two-thirds of

<sup>2</sup> See below: Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung (2010): Regionalbericht Norddeutschland, Hannover.



land vielerorts ländlich geprägt: Rund zwei Drittel der Fläche werden landwirtschaftlich genutzt – dies ist mehr als anderswo in Deutschland.

Vielfältig und abwechslungsreich sind die Landschaften: von den Inseln und Küsten an Nord- und Ostsee über die Lüneburger Heide bis hin zu den Höhenzügen des Harzes. Im deutschen Nordseeraum finden sich Natur- und Kulturlandschaften wie das Wattenmeer oder die Elbtalauen. Ihr Schutz ist von besonderer Bedeutung; sie spielen auch als Tourismusregionen eine wirtschaftlich wichtige Rolle.

Norddeutschland liegt am Schnittpunkt großer Verkehrsachsen des Straßen- und Schienenverkehrs: Hier kreuzen sich wichtige Nord-Süd- und West-Ost-Verbindungen. Zusammen mit international so bedeutenden Häfen wie Hamburg und Bremerhaven machen sie die Region zu einer Verkehrs- und Logistikkreuzung Europas.

Die norddeutschen Länder verfügen über eine Vielzahl ausgeprägter wirtschaftlicher und technologischer Stärken. Zu den gut entwickelten Branchen gehören unter anderem die Maritime Wirtschaft, die Automobilwirtschaft und die modernen Life Sciences. In diesen Bereichen gibt es auch länderübergreifend eine enge wirtschafts- und innovationspolitische Kooperation.<sup>3</sup>

the area being used for agriculture – more than elsewhere in Germany.

The landscapes are many and varied: from the islands and coasts of the North Sea and the Baltic Sea via Lüneburg Heath all the way to the slopes of the Harz mountains. The German North Sea Region contains natural landscapes and nature reserves such as the Wadden Sea and the meadows of the Elbe Valley. It is particularly important to protect them as they also play a key economic role as tourist regions.

Northern Germany is situated at major road and rail intersections, where important north-south and east-west routes cross. Together with such internationally important ports as Hamburg and Bremerhaven, they make the region a major European transport and logistics hub.

The North German regions have a multiplicity of outstanding economic and technological strengths. The well developed sectors include the maritime industry, the automotive industry and modern life sciences. In these sectors, there is also close cross-regional cooperation on economic and innovation policy.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Vgl. Konferenz Norddeutschland: Stärken-Landkarte Norddeutschland, [www.norddeutsche-laender.de](http://www.norddeutsche-laender.de)

<sup>3</sup> See also Konferenz Norddeutschland: Stärken-Landkarte Norddeutschland, [www.norddeutsche-laender.de](http://www.norddeutsche-laender.de)

Kooperationsraum Nordseeprogramm

North Sea Region Programme Area



London

Bruxelles/Brussel

Amsterdam

Berlin

København

Oslo

Stockholm

# **DAS INTERREG IV B NORDSEEPROGRAMM**

## **THE INTERREG IV B NORTH SEA REGION PROGRAMME**





DAS INTERREG IV B NORDSEEPROGRAMM  
THE INTERREG IV B NORTH SEA REGION PROGRAMME

Das INTERREG IV B  
Nordseeprogramm

The INTERREG IV B  
North Sea Region Programme

2



Der Nordseeraum ist einer von 13 staatenübergreifenden Kooperationsräumen, in denen die Europäische Union die Zusammenarbeit im Rahmen des transnationalen INTERREG-Programms fördert. Mit der transnationalen Zusammenarbeit – kurz INTERREG B – soll der wirtschaftliche, soziale und räumliche Zusammenhalt in Europa gestärkt werden.

Das Programm INTERREG IV B unterstützt in den Jahren 2007–2013 die transnationale Zusammenarbeit deutscher Akteure und ihrer Partner im Nordseeraum mit rund 150 Mio. Euro.<sup>4</sup> In internationalen Projekten erarbeiten Partner aus Behörden, Universitäten und sonstigen Institutionen sowie Unternehmen im Nordseeraum zusammen Lösungen für gemeinsame Herausforderungen in den Bereichen Innovation, Umwelt und Risikoversorge, Erreichbarkeit und nachhaltige Entwicklung der Städte und Regionen. Die Projekte haben eine durchschnittliche Laufzeit von drei Jahren. Die Europäische Union erstattet bis zu 50 Prozent aller förderfähigen Kosten, die bei der Durchführung entstehen.

## ZIELE UND THEMEN

Das Nordseeprogramm soll dazu beitragen, den Nordseeraum zu einem noch attraktiveren Lebens-, Arbeits- und Investitionsstandort zu machen. Basierend auf einer Analyse der Chancen und Herausforderungen definiert das Programm vier thematische Prioritäten, die wichtig für das Erreichen dieses Oberzieles sind:

<sup>4</sup> Inklusive der norwegischen Beteiligung in Höhe von 10 Mio. Euro (nicht Mitglied der EU).

The North Sea Region is one of 13 transnational cooperation areas in which the European Union is promoting cooperation as part of its transnational INTERREG programme. The aim of transnational cooperation – INTERREG B for short – is to strengthen economic, social and spatial cooperation in Europe.

Between 2007 and 2013, the INTERREG IV B programme is providing some 150 million euro in funding for transnational cooperation among German actors and their partners in the North Sea Region.<sup>4</sup> In international projects, partners from public bodies, universities and other institutions as well as businesses in the North Sea Region develop joint solutions for common challenges in the areas of innovation, the environment and risk management and the accessibility and sustainable development of urban and rural areas. The projects run for an average of three years. The European Union pays up to 50% of all eligible costs incurred in implementing the projects.

## GOALS AND PRIORITIES

The aim of the North Sea Region Programme is to help to make the North Sea Region an even more attractive place in which to live, work and invest. Based on an analysis of the opportunities and challenges, the Programme has defined four priority areas which are important in achieving this overall objective.

<sup>4</sup> Including the Norwegian contribution of 10 million euro (not an EU member).



1. Förderung von Innovation: In dieser Priorität geht es darum, die Innovationskapazität von Unternehmen, aber auch von Institutionen und der Gesellschaft insgesamt zu steigern, die transnationale Verknüpfung bestehender Cluster, Forschungs- und Innovationsnetzwerke zu verbessern und gezielt Anwendungen der Informations- und Kommunikationstechnologie voranzutreiben.
  2. Förderung nachhaltigen Managements der Umwelt: Ziele sind die nachhaltige Entwicklung von Küsten- und Meeresgebieten, die Erarbeitung von Maßnahmen gegen die Meeresverschmutzung, die Anpassung an den Klimawandel und seine Folgen für Natur und Gesellschaft sowie die Förderung umweltfreundlicher Energiegewinnung.
  3. Verbesserung der Erreichbarkeit der Nordseeregion: In dieser Priorität werden Maßnahmen unterstützt, die dazu beitragen, die regionale Erreichbarkeit zu verbessern, die Schaffung multimodaler und transnationaler Transportkorridore voranzubringen sowie effiziente und effektive Logistiklösungen zu entwickeln.
  4. Förderung nachhaltiger und wettbewerbsfähiger Städte und Regionen: Hierbei geht es darum, Entwicklungsperspektiven für schrumpfende Regionen zu erarbeiten, Lösungen für ein nachhaltiges Wachstum in wachsenden Regionen zu finden sowie die Energieeffizienz in Städten und Regionen zu steigern.
1. Building on our capacity for innovation: this priority area involves increasing the innovation capacity of companies as well as institutions and society in general, improving the transnational linking of existing clusters and research and innovation networks and pushing ahead with developing targeted applications of information and communication technology.
  2. Promoting the sustainable management of our environment: the objectives are the sustainable development of coastal and marine areas, the planning of measures to combat marine pollution, adaptation to climate change and its consequences for nature and society and the promotion of environmentally responsible energy production practices.
  3. Improving the accessibility of destinations in the North Sea Region: this priority area is about providing support for measures to promote regional accessibility, to expedite the creation of multi-modal and transnational transport corridors and to develop efficient and effective logistics solutions.
  4. Promoting sustainable and competitive communities: this is about addressing the needs of shrinking regions, promoting sustainable growth solutions for expanding regions and increasing energy efficiency in urban and rural communities.



Gegenwärtig beteiligen sich mehr als 800 Partner – darunter allein 164 aus Norddeutschland – an 50 Projekten.<sup>5</sup> Bei zehn Vorhaben liegt die Leitung in deutscher Hand. Hinzu kommen drei sogenannte Clusterprojekte. In diesen arbeiten mehrere Projekte aus den Themenbereichen Digitale Agenda, Wassermanagement im Klimawandel sowie Maritimer Verkehr zusammen – zwei davon werden von deutschen Partnern geleitet.

## ERFOLGREICHE BEISPIELE

---

Im Rahmen dieser Publikation lassen sich nicht alle diese Kooperationen im Einzelnen darstellen. Zwölf Projekte, bei denen jeweils Partner aus Norddeutschland eine wichtige Rolle spielen, wurden exemplarisch ausgewählt. Sie zeigen, dass INTERREG-Projekte neue Antworten und praktische Lösungen für viele Fragen finden, die für die zukünftige Entwicklung des Nordseeraums und der gesamten Europäischen Union von großer Bedeutung sind: Wie muss eine gemeinschaftliche Innovationsförderung in einer globalisierten Welt aussehen, um die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen und Regionen zu sichern? Wie können sich Städte und Regionen auf den Klimawandel vorbereiten? Mit welchen Strategien lässt sich auch im Zeichen des demografischen Wandels ein breites und nachfragegerechtes Dienstleistungsangebot aufrechterhalten?

Die Ideen, Vorschläge und Umsetzungen, die norddeutsche Akteure zusammen mit ihren Partnern im Nordseeraum erarbeitet haben, werden auf den folgenden Seiten vorgestellt.

---

<sup>5</sup> Stand: Juli 2011.

Currently, over 800 partners – including 164 from Northern Germany alone – are involved in 50 projects.<sup>5</sup> Ten projects have a German lead partner. Added to this are three cluster projects, which involve several projects in the areas of the digital agenda, water management in climate change and maritime traffic – two of which have a German lead partner.

## EXAMPLES OF BEST PRACTICE

---

It is not possible to deal with all of these cooperative ventures individually in this publication. Twelve projects in which partners from Northern Germany play an important part have been selected as examples. They show that INTERREG projects find new answers and practical solutions for many questions which are of vital importance to the future development of the North Sea Region and the European Union as a whole: What kind of common innovation promotion programme is required in a globalised world to ensure that businesses and regions remain competitive? How can urban and rural areas prepare for climate change? What strategies can be adopted to maintain a wide, demand-driven range of services that also keeps pace with demographic change?

The ideas, proposals and projects developed by North German actors together with their partners in the North Sea Region are presented in the pages that follow.

---

<sup>5</sup> As at July 2011.

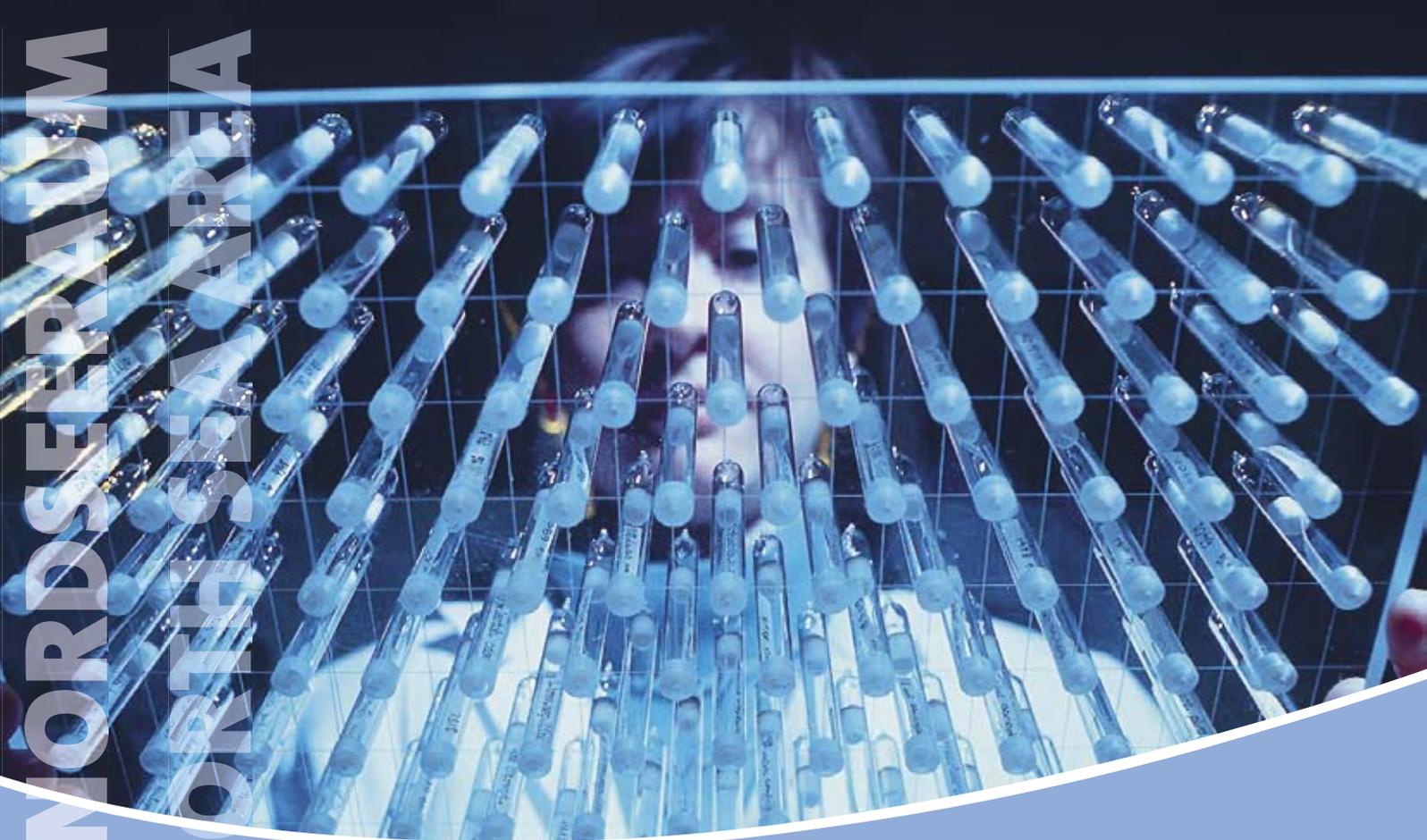




**NEUE IDEEN FÜR DEN  
NORDSEERAUM**

**NEW IDEAS FOR THE  
NORTH SEA AREA**

**3**

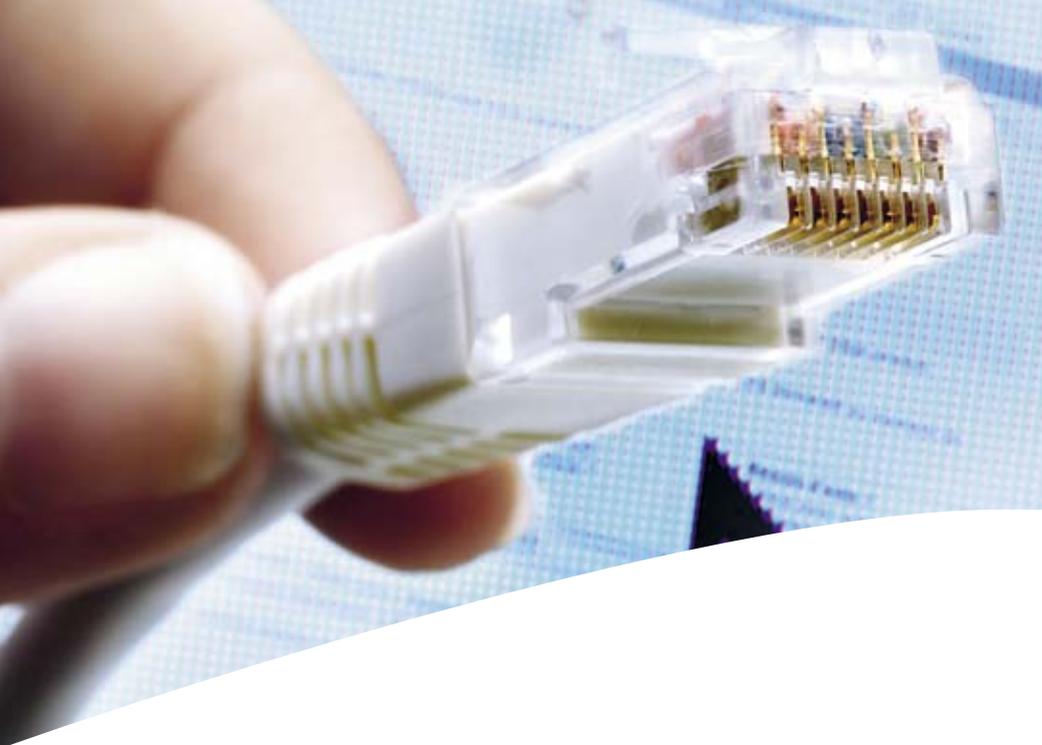


NEUE IDEEN FÜR DEN NORDSEERADUM  
NEW IDEAS FOR THE NORTH SEA AREA

Vom Wissen zur Wettbewerbsfähigkeit – Transnationale Innovationsförderung

From knowledge to competitiveness – transnational measures to stimulate innovation

3.1



Neue Produkte und Dienstleistungen sind für Unternehmen wie Regionen wichtig, um im Wettbewerb zu bestehen. Die norddeutschen Länder gehören, wie der Nordseeraum insgesamt, zu den innovationsstärksten Gebieten Europas. Dies lässt sich an Indikatoren wie Ausgaben für Forschung und Entwicklung oder Patentanmeldungen „messen“. Allerdings gibt es hierbei erhebliche regionale Unterschiede. Damit die Spitzenstellung gehalten werden kann, sind gemeinsame Anstrengungen nötig. Um neue Ideen zu entwickeln, anzuwenden und zu vermarkten, müssen Unternehmen zusammenarbeiten, bedarf es eines Austauschs mit Forschungseinrichtungen und der öffentlichen Hand.

## IM BLICK: DER MITTELSTAND

Kleine und mittlere Unternehmen bilden das Rückgrat der norddeutschen Wirtschaft in Sachen Beschäftigung und Wachstum. Sie verfügen oft über keine eigenen Kapazitäten für Forschung und Entwicklung. Umso wichtiger sind für sie maßgeschneiderte Angebote des Technologietransfers und zu Fragen der Unternehmensentwicklung. Dabei geht es meist weniger um patentträchtige Erfindungen als um konkrete Problemlösungen. Wenn etwa die zahlreichen regionalen Wirtschaftsförderungen, Kammern und Beratungseinrichtungen im Nordseeraum zusammenarbeiten, verbreiten sich erfolgreiche Ansätze in den Unternehmen leichter. Dies beweist beispielsweise das Projekt „ERIP“ eindrucksvoll – in ihm wird untersucht, wie sich Produktionsprozesse optimieren lassen (S. 48). Dabei zeigt sich: Gerade die Unterschiede der nationalen und regionalen Innovationssysteme und Unternehmenskulturen im Nordseeraum erweisen sich als Bereicherung für die Kooperation. →

New products and services are equally important to businesses and regions to enable them to stay competitive. Just as the North Sea Region as a whole, the regions of Northern Germany are among the most innovative regions in Europe. This can be “measured” using indicators such as expenditure on research and development or the number of patent applications filed. However, there are considerable regional differences. A combined effort is required if the top position is to be maintained. In order to develop, apply and market new ideas, businesses have to work together and exchange ideas with research institutes and the public sector.

## SMEs UNDER THE SPOTLIGHT

Small and medium-sized enterprises (SMEs) are the backbone of the North German economy in terms of jobs and growth. They often do not have any research and development facilities of their own. This makes it all the more important for them to have access to tailored technology transfer and entrepreneurial skills training services. The issues are usually less about patentable inventions than solutions to specific problems. When the numerous regional economic development programmes, chambers of commerce and advisory bodies in the North Sea Region work together, it is easier to disseminate successful approaches among the business community. This has been proved by the impressive example of the “ERIP” project, which is conducting research into ways of optimising production processes (page 48). What this shows is that it is precisely the differences between national and regional innovation systems and corporate cultures in the North Sea Region that enrich the cooperation process. →

*Transnationales Cluster  
zur Offshore-Windenergie  
Transnational cluster  
for offshore wind energy*

## MUSEUMSSCHIFF WIRBT FÜR WINDENERGIE VOM MEER

Der Nordseeraum entwickelt sich zunehmend zum wichtigsten Standort für die Erzeugung von Windenergie auf dem Meer. Um diesen Trend weiter zu unterstützen, treibt das Projekt „POWER cluster“ unter Leitung der Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH die Entwicklung eines transnationalen Clusters der Offshore-Windenergie voran. Dabei können die beteiligten Akteure aus Wissenschaft, Wirtschaft, Technologienetzwerken und öffentlicher Hand aus sechs Nordsee-Anrainerstaaten auf Strukturen und Ergebnissen des Vorgängerprojekts „Pushing Offshore Wind Energy Regions“ (POWER) aufbauen.

Im Mittelpunkt von „POWER cluster“ stehen die zentralen Herausforderungen für die weitere Etablierung der Windenergienutzung auf dem Meer. So ermöglicht das Projekt beispielsweise über den Austausch von Dozenten und Lernmodulen einen Ausbau der Bildungsangebote. Im Arbeitspaket Wirtschaft erarbeiten die beteiligten Institutionen Markt- und Technologiestudien und unterstützen über Präsenzen auf Fachmessen und Kongressen den Aufbau internationaler Geschäftsbeziehungen. Mit „Mapergy“ wurde eine internetgestützte Datenbank entwickelt. Sie erlaubt Unternehmen einen schnellen Zugriff auf die ganze Wertschöpfungskette der Offshore-Windenergie. Besonders öffentlichkeitswirksam ist die Ausstellung „Faszination Offshore“. Sie wurde auf einem Museumsschiff eingerichtet und in mehreren Häfen bereits von über 65.000 Interessierten besucht.

[www.power-cluster.net](http://www.power-cluster.net)

## MUSEUM SHIP USED TO ADVERTISE WIND ENERGY FROM THE SEA

The North Sea Region is rapidly becoming the main location for the production of wind energy at sea. In order to further encourage this trend, the “POWER cluster” project – the lead partner being the Bremerhaven Economic Development Company [Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH] – is pushing ahead with the development of a transnational offshore wind energy cluster. This will enable the participating actors from science, industry, technology networks and the public sector from six countries around the North Sea to build on structures and results from the predecessor “POWER” project (“Pushing Offshore Wind Energy Regions”).

The “POWER cluster” focuses on the key challenges facing the further establishment of the use of offshore wind energy. For example, the project exchanges lecturers and teaching modules to expand the range of training modules. In the industry work package, the participating institutions develop market and technology studies and assist in the expansion of international business relationships by attending trade fairs and conferences. “Mapergy” has been used to develop a web-based database which allows businesses easy access to the entire offshore wind energy value chain. The “Fascination Offshore” exhibition is particularly effective in raising public awareness. It has been set up on a museum ship and has already had over 65,000 visitors in several ports.

[www.power-cluster.net](http://www.power-cluster.net)

Projekt „POWER cluster“:  
Ausstellung „Faszination Offshore“  
“POWER cluster” project:  
Exhibition “Fascination Offshore”



Dr. Matthias Grabs  
Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung  
und Stadtentwicklung mbH  
Bremerhaven Economic Development Company Ltd

## FACTS & FIGURES

Gesamtbudget / Total budget:	4.988.942 €
Laufzeit / Duration:	07/2008 – 06/2011
Leitender Partner / Lead Partner:	Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH (GER)
Beteiligte Mitgliedstaaten / Participating member states:	GER, UK, DK, NL, NO, SE

„ ‚POWER cluster‘ ist ein wichtiger Baustein, die Nordseeregion zum führenden Standort für die Erzeugung von Windenergie auf dem Meer zu entwickeln, weil wir zentrale Fragen wie den Fachkräftebedarf, die Schließung von Wertschöpfungsketten oder die gesellschaftliche Akzeptanz nun länderübergreifend bearbeiten.“

“ ‘POWER cluster’ is a major step on the way to making the North Sea Region the leading location for the production of offshore wind energy because we now work on key issues such as the demand for skilled labour, the creation of value chains or social acceptance at transnational level.”

## VERNETZUNG VON WIRTSCHAFT, WISSENSCHAFT UND ÖFFENTLICHER HAND

Cluster bilden sich, wenn Unternehmen, Forschungseinrichtungen und Verwaltung in einer Branche oder einem Technologiefeld sich regional bündeln. Sie gelten vielfach als Erfolgsrezept für Innovation und Wirtschaftswachstum. Auch Norddeutschland verfügt über entsprechende Konzentrationen – sei es in der Maritimen Wirtschaft, dem Fahrzeugbau oder der Biotechnologie. Es gibt dort regionale und teils auch länderübergreifende Netzwerke. Sie fördern den Austausch mittels Forschungsk Kooperationen, Qualifizierungsangeboten oder Aktivitäten zur Markterschließung. INTERREG trägt mit transnationalen Clusterinitiativen, wie etwa „POWER cluster“ für die Offshore-Windenergie, dazu bei, Synergien zwischen den kooperierenden Netzwerken zu schaffen. Die beteiligten Firmen erschließen sich so neue Forschungs- und Geschäftskontakte. →

## LINKING UP TRADE AND INDUSTRY, SCIENCE AND THE PUBLIC SECTOR

Clusters are formed when businesses, research institutes and government combine forces in an industry or a field of technology within a region, on many occasions constituting a recipe for success for innovation and economic growth. Northern Germany also has these concentrations – e.g. in the maritime industry, the automotive sector and biotechnology – containing regional and sometimes even cross-border networks. They promote exchange in the form of research alliances, training courses or market development initiatives. INTERREG helps to create synergies →



## AUF DEM WEG ZUM DIGITALEN RATHAUS

Die „Digitale Agenda“ der Europäischen Union sieht vor, elektronische Behördendienste stark auszubauen. Ob Umzugsmeldung, Autozulassung oder Gewerbeanmeldung – die wichtigsten öffentlichen Dienste sollen demnach bis 2015 online verfügbar sein und von 50 Prozent der Bevölkerung genutzt werden.

Kommunale E-Government-Dienste zu testen und umzusetzen, ist Ziel des Projekts „Smart Cities“. Es wird vom belgischen Kommunalverband Leiedal (Provinz West-Flandern) geleitet. Deutsche Projektpartner sind die Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH, die Stadt Osterholz-Scharmbeck sowie die Jade Hochschule (Studienort Oldenburg). In Bremerhaven entwickelt das Projekt mobile Informationsdienste für die Fahrgäste der Stadtbusse – etwa für die immer zahlreicheren Städtetouristen. In Osterholz-Scharmbeck steht die Entwicklung einer bürgerorientierten Internetpräsenz im Mittelpunkt. Technologisch sind zwar viele Angebote möglich, oft fehlt es aber, so eine Erkenntnis aus dem Projekt, an Akzeptanz seitens der Nutzerinnen und Nutzer. Deshalb haben die Projektpartner unterschiedliche Bevölkerungsgruppen befragt und mit diesen zwölf Workshops veranstaltet. So konnten sie die Anforderungen und Gewohnheiten von Jugendlichen, Senioren oder Gewerbetreibenden berücksichtigen. Auf einem Testportal wurden ein virtuelles Gewerbeamt und ein interaktiver Veranstaltungskalender durch unterschiedliche Nutzerinnen und Nutzer ausprobiert und bewertet. Das Projektkonsortium brachte seine Erfahrungen Ende 2010 in das „Citadel Statement“ ein – ein Positionspapier lokaler Gruppen mit Forderungen an europäische und nationale Entscheidungsträger.

[www.smartcities.info](http://www.smartcities.info)

## ON THE WAY TO A DIGITAL TOWN HALL

The European Union's "Digital Agenda" aims to substantially expand electronic public services. Whether it is notifying a house move, registering a vehicle or registering a business – the aim is to have the main public services available online and used by 50% of the population by 2015.

The aim of the „Smart Cities“ project is to test and implement local e-government services and its lead partner is the Belgian Leiedal local government association (Province of West Flanders). The German project partners are Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH, Osterholz-Scharmbeck town council and Jade Hochschule (Oldenburg location). In Bremerhaven, the project is developing mobile information services for city bus passengers – in particular for the increasing number of city tourists. In Osterholz-Scharmbeck the focus is on developing a citizen-oriented Internet presence. Although it is technologically possible to offer many services, the project's findings show that it is often not possible to gain acceptance from the users. The project partners therefore surveyed different population groups and organised twelve workshops with them. This made it possible to take account of the requirements and habits of young people, senior citizens and business owners. A virtual trade licensing office and an interactive event calendar were tested and evaluated by a number of users. The project consortium incorporated its experiences into the "Citadel Statement" – a position paper by local groups presenting their demands to European and national decision-makers.

[www.smartcities.info](http://www.smartcities.info)



Martin Wagener  
 Bürgermeister der Stadt Osterholz-Scharmbeck  
 Mayor of the City of Osterholz-Scharmbeck

„Mit dem Projekt ‚Smart Cities‘ konnten wir einen großen Schritt auf dem Weg zum digitalen Rathaus gehen – dabei waren die Erfahrungen unserer europäischer Projektpartner sehr hilfreich.“

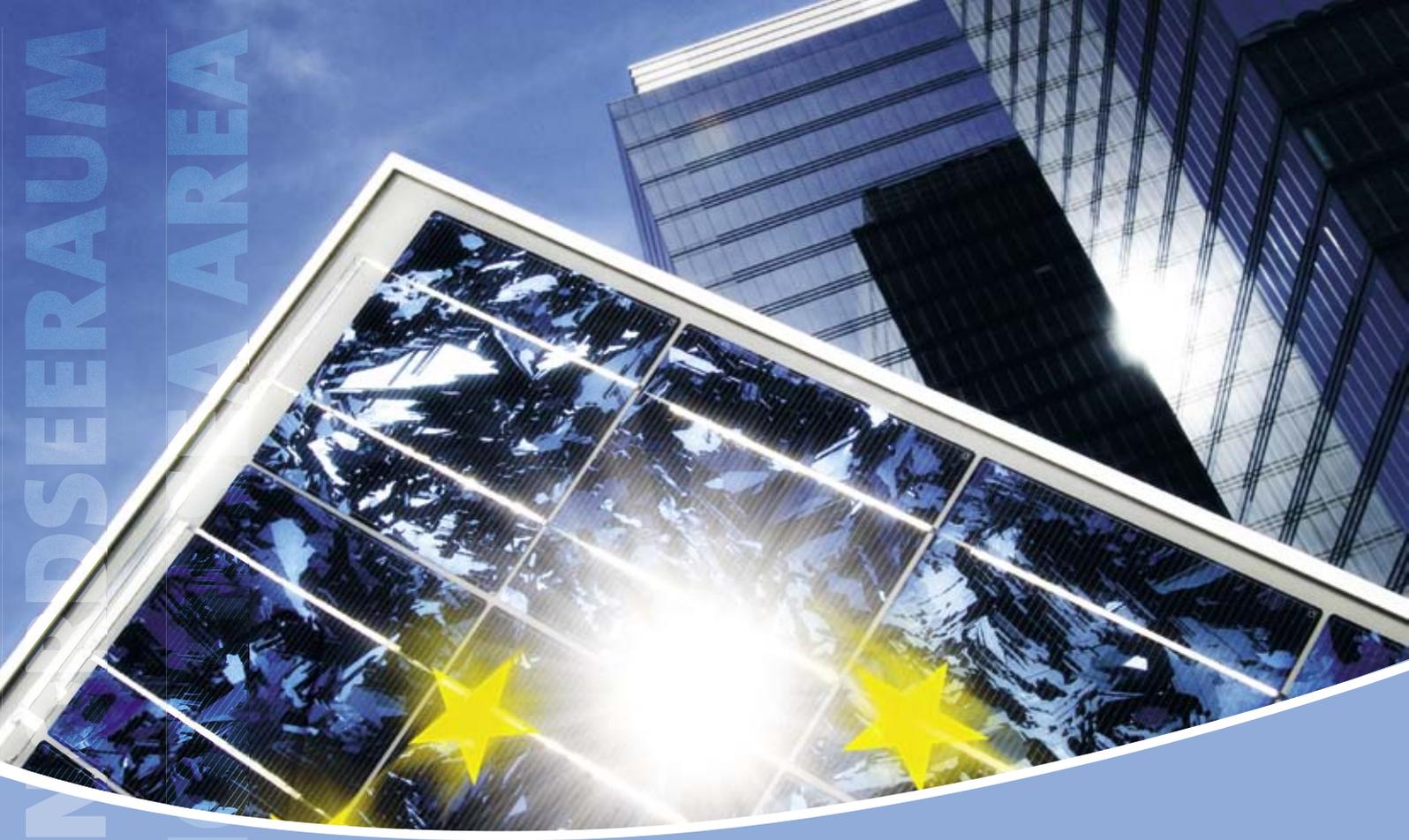
“The ‘Smart Cities’ project has enabled us to take a big step forward towards the digital town hall – and the experiences of our European project partners were very helpful.”

## FACTS & FIGURES

Gesamtbudget / Total budget:	6.731.814 €
Laufzeit / Duration:	09/2008 – 08/2011
Leitender Partner / Lead Partner:	Intercommunal Leiedal, Kortrijk (BE)
Beteiligte Mitgliedstaaten / Participating member states:	GER, BE, NL, NO, SE, UK

In der Außenwirkung sorgen transnationale Cluster für mehr Sichtbarkeit. Sie helfen auch dabei, die technologischen Stärken des Nordseeraums international bekannter zu machen. Die öffentliche Hand muss auch selbst aktiv werden und ihre Services für Bürgerinnen und Bürger wie Unternehmen weiterentwickeln. Auch hier ist die Kooperation im Nordseeraum gefragt. „Smart Cities“ zeigt, wie dies im Bereich E-Government gehen kann. ■

between the cooperating networks by developing cluster initiatives such as the “POWER cluster” for offshore wind energy. This enables the participating companies to make new research and business contacts. Clusters increase the visibility of the programme and also help to make the North Sea Region’s technological strengths better known at international level. The public sector also has to play an active part and continue to develop its services for both citizens and businesses. Cooperation in the North Sea Region is required in this regard as well. The “Smart Cities” project shows how this can be done in terms of e-government. ■



NEUE IDEEN FÜR DEN NEUEN RAUM  
NEW IDEAS FOR THE NEW AREA

Heißere Sommer, steigender Meeresspiegel, weniger Regen? Wie Städte und Regionen mit dem Klimawandel umgehen

Hotter summers, rising sea level, less rain? How urban and rural areas are dealing with climate change

3.2



Der Klimawandel ist in aller Munde. Aber welche Veränderungen bewirkt er in unseren Städten? Und wie wird er sich in den verschiedenen europäischen Regionen bemerkbar machen? Eine einfache Antwort gibt es nicht. Der Klimawandel wird sich nämlich in den Regionen sehr unterschiedlich auswirken.

## FOLGEN DES KLIMAWANDELS

Der Meeresspiegel steigt, und die Sturmfluten nehmen voraussichtlich zu – dies bedroht Städte an der Nordsee, aber auch landwirtschaftliche Flächen in den Küstenregionen. Auch im Nordseeraum könnte die Stadtbevölkerung in den heißeren Sommern unter hitzebedingten Gesundheitsproblemen leiden. In einigen Regionen werden die Niederschläge abnehmen – dies führt dort zu Wassermangel. Temperaturanstiege und die Verlängerung der Vegetationsperioden begünstigen künftig die Landwirtschaft in manchen Regionen. In etlichen Gebieten wird es aber aufgrund zunehmender Trockenheit nötig sein, andere Pflanzen als bisher anzubauen. Kurz gesagt: Klimawandel erfordert Anpassung. Projekte wie „Aquarius“ entwickeln im Austausch mit Partnern aus dem Nordseeraum geeignete Strategien, wie mit den Veränderungen umzugehen ist. →

Everyone is talking about climate change. But what changes will it cause in our cities? And how will it manifest itself in the different European regions? There is no simple answer. In fact, climate change will have a very different impact from region to region.

## CONSEQUENCES OF CLIMATE CHANGE

The sea level will rise and storm surges are expected to increase, which threatens cities on the North Sea coast as well as agricultural areas in the coastal zones. Urban populations in the North Sea Region could also suffer from heat-related health problems in the hotter summers. In some regions there will be a decrease in rainfall, which will result in water shortages. Temperature rises and the lengthening of growing seasons will in future benefit agriculture in many regions. However, increasing periods of drought will make it necessary in many regions to cultivate different plants than before. In other words, climate change requires adaptation. Projects such as “Aquarius” are developing – in an exchange with partners from the North Sea Region – strategies for coping with the changes. →



## BESSERES BAUEN FÜR DEN KLIMASCHUTZ

Das Projekt „Build With CaRe“ lenkt die Aufmerksamkeit auf die Vorteile und die Potenziale, die sich mit dem Bau von Passivhäusern in Sachen Energieeinsparung und Minderung von CO<sub>2</sub>-Emissionen erschließen lassen. Der Passivhausstandard soll allgemein etabliert werden. Im Rahmen des Projekts wird ein umfangreiches Schulungs- und Informationsprogramm durchgeführt. Zudem baut „Build With CaRe“ ein lokales, regionales und transnationales Wissens- und Informationsnetzwerk auf. Darüber hinaus zeigen zwei Demonstrationsprojekte, wie energieeffizientes Bauen in der Praxis „funktioniert“.

Deutsche Partner sind – unter Leitung der schwedischen Region Westgotland – das Ausbildungszentrum-Bau (AZB) in Hamburg, die Staatliche Gewerbeschule Bautechnik, das Institut für Angewandte Bautechnik der Technischen Universität Hamburg (TU HH), die Innovationsstiftung Schleswig-Holstein, die Stadt Oldenburg, die Bremer Energie-Konsens GmbH, die Internationale Bauausstellung IBA Hamburg GmbH und die ZEBAU GmbH, Hamburg. Sie kümmern sich vor allem darum, Bürgerschaft und Fachöffentlichkeit zum Thema vielfältig zu informieren sowie das Know-how zum energieeffizienten Bauen in den Bildungseinrichtungen des Baugewerbes und im Studium für angehende Gewerbelehrkräfte zugänglich zu machen. Im Mittelpunkt stehen die Entwicklung, Erprobung und Evaluation neuer Unterrichtsmaterialien. AZB und TU HH führen dabei erstmals gemeinsam eine Lern-Werkstatt durch. In ihr wird Grundlagenwissen vermittelt und die baupraktische Umsetzung an Übungsstücken erprobt. Die Gewerbeschule Bautechnik erarbeitet ergänzend Unterrichtsmaterialien zur Modernisierung bestehender Gebäude. Zentrales transnationales Ergebnis dieses Bausteins sind mehrere Lernpakete.

Gemeinsam will man so dazu beitragen, die ambitionierten EU-Ziele zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung durch energieeffizientes Bauen in der Nordseeregion zu erreichen.  
[www.buildwithcare.eu](http://www.buildwithcare.eu)

## BETTER BUILDING FOR CLIMATE PROTECTION

The “Build with CaRe” project focuses on the benefits and potential for saving energy and reducing CO<sub>2</sub> emissions that can be achieved by building Passive Houses. The Passive House standard should be established generally. Part of the project consists of a comprehensive training and information programme. In addition, “Build with CaRe” is based on a local, regional and transnational knowledge and information network. Two demonstration projects show how energy-efficient building “works” in practice.

The German partners – the lead partner being the Swedish region of Westgotland – are Ausbildungszentrum-Bau (AZB) in Hamburg, Staatliche Gewerbeschule Bautechnik, the Institute for Applied Building Technology of the Hamburg University of Technology (TU HH), the Schleswig-Holstein Innovation Foundation, the City of Oldenburg, Bremer Energie-Konsens GmbH, Internationale Bauausstellung IBA Hamburg GmbH and ZEBAU GmbH, Hamburg. Their main objective is to provide citizens and experts in the field with a variety of information on the subject and give them access to expertise on energy-efficient building in the construction industry’s training facilities as well as arranging study courses for prospective training staff. The focus is on developing, testing and evaluating new training materials. AZB and TU HH are, for the first time, holding a joint training workshop to provide basic knowledge and conduct exercises to test practical implementation in buildings. The Vocational School for Constructional Engineering is also developing training materials on modernising existing buildings. The main transnational result of this module consists of a number of teaching packages.

The joint aim is to ensure that the ambitious EU targets for CO<sub>2</sub> reduction are achieved through energy-efficient building in the North Sea Region.

[www.buildwithcare.eu](http://www.buildwithcare.eu)



Jens Schwarz  
Architekt und Projektmanager  
bei der Ausbildungszentrum-Bau in Hamburg GmbH, Hamburg  
Architect and Project Manager at Ausbildungszentrum-Bau  
in Hamburg GmbH, Hamburg

## FACTS & FIGURES

Gesamtbudget / Total budget:	7.466.534 €
Laufzeit / Duration:	08/2008 – 10/2011
Leitender Partner / Lead Partner:	Västra Götalandsregionen, Miljösekretariatet (SE)
Beteiligte Mitgliedstaaten / Participating member states:	GER, UK, BE, NL

„Build with CaRe‘ versorgt uns in der Ausbildung und Qualifizierung unserer Fachkräfte im Baugewerbe mit einem kontinuierlichen Zustrom an guten Ideen für das proaktive Lernen. Wir alle können durch internationale Netzwerke viel gewinnen.“

“Build with CaRe‘ provides us with a continuous stream of good ideas for proactive learning for the training and qualification of our skilled workers in the construction industry. We can all gain a lot from international networking.”

## KLIMASCHUTZ UND KLIMAAANPASSUNG

Nicht nur die Anpassung an den Klimawandel muss bei der Gestaltung zukunftsfähiger und lebenswerter Städte und Regionen berücksichtigt werden. Es geht auch um den Klimaschutz. Der globale Temperaturanstieg muss begrenzt werden. Wir müssen die Treibhausgasemissionen drastisch reduzieren, um die Folgen des Klimawandels für Umwelt und Mensch vertretbar zu halten. Die Europäische Union will etwa den Ausstoß von Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) bis 2020 um 20 Prozent verringern. Das Heizen der Wohnungen, die Fahrt mit dem Auto, die Herstellung von Produkten, das Kühlen von Lebensmitteln, Computer am Arbeitsplatz – Energie verbrauchen wir fast immer und überall. CO<sub>2</sub> kann aber eingespart werden – wenn die benötigte Energie nicht aus Kohle, Öl oder Erdgas gewonnen wird, sondern aus erneuerbaren Energien. Auch die effizientere Nutzung von Energie spart CO<sub>2</sub>. →

## CLIMATE PROTECTION AND CLIMATE ADAPTATION

It is not only adapting to climate change that has to be taken into account when designing future-proof and liveable cities. Climate protection is also required. The global temperature rise must be minimised. We must drastically reduce greenhouse gas emissions in order to keep the consequences of climate change to an acceptable level for the environment and the people. The European Union wants to see a 20% reduction in carbon dioxide (CO<sub>2</sub>) emissions by 2020. Whether it's heating homes, driving cars, manufacturing products, keeping food cool, using computers at the workplace – we are consuming energy almost all the time everywhere. However, it is possible to save on CO<sub>2</sub> – provided that the energy required is not produced from coal, oil or gas but from renewable sources. →

## WASSERMANAGEMENT IN DER LANDWIRTSCHAFT

Die Landwirtschaft in Norddeutschland ist hochspezialisiert. Gemüse und Feldfrüchte anzubauen, erfordert dabei in vielen Regionen schon heute eine ausgeklügelte Bewässerung. Denn um dort profitable Landwirtschaft zu betreiben, wird Wasser vielfach auch zu Zeiten benötigt, in denen es nicht durch Niederschlag zur Verfügung steht. Daher verwenden die landwirtschaftlichen Betriebe zur Beregnung der Felder häufig Grundwasser. Dessen Entnahme aus unterirdischen Reservoirs ist reglementiert. Wasserknappheit war hier schon immer ein Thema. Durch den Klimawandel droht sie vielerorts zum Problem zu werden: Der Wasserbedarf der Pflanzen steigt. Wie viel Grundwasser sich in Zukunft neu bilden wird, ist zurzeit eine wichtige Forschungsfrage. Auch in anderen Regionen des Nordseeraums sind die Agrarbetriebe mit ähnlichen Problemen konfrontiert.

Der leitende Partner Danish Agricultural Advisory Service in Aarhus sucht im Projekt „Aquarius“ mit 14 Partnern nach Lösungen, wie sich die Auswirkungen der Landwirtschaft auf Boden und Wasser möglichst gering halten lassen. In der deutschen Modellregion Lüneburger Heide beregnen über 90 Prozent der landwirtschaftlichen Betriebe ihre Felder. Hier entwickeln und erproben die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, ortsansässige Betriebe, Beregnungsverbände und zuständige Behörden neue Wege des „Rain Harvesting“, also des Auffangens und Zurückhaltens von Regenwasser. So soll mehr Wasser in Mulden versickern, anstatt es größtenteils in Gewässer abzuleiten. Angeregt durch die Erfahrungen ihrer schwedischen Projektpartner, sind die Lüneburger Landwirtinnen und Landwirte dabei, mit neuen Wassertanks in regenreichen Zeiten Reserven anzulegen, auf die sie in trockeneren Perioden zugreifen können.

[www.aquarius-nsr.eu](http://www.aquarius-nsr.eu)

## WATER MANAGEMENT IN AGRICULTURE

Agriculture in Northern Germany is highly specialised. In many regions, cultivating vegetables and crops already requires sophisticated irrigation systems. The reason for this is that, in order to make farming profitable, large quantities of water are also needed when it doesn't rain. Farms therefore often irrigate their fields with groundwater, the extraction of which from underground reservoirs is regulated. Water shortages have always been a factor here. Climate change threatens to make this a problem in other places as well. The amount of groundwater that will be reconstituted in future is currently a major subject for research. Farmers in other parts of the North Sea Region are confronted with similar problems.

In the “Aquarius” project, the lead partner Danish Agricultural Advisory Service in Aarhus and 14 partners are seeking solutions to minimise the impact of agriculture on land and water. In the German pilot region of Lüneburg Heath, over 90% of farmers irrigate their fields. Here, the Lower Saxony Chamber of Agriculture, local farms, district water boards and competent authorities are developing and trialling new ways of “rain harvesting”, i.e. collecting and retaining rainwater. The aim is to allow more water to infiltrate into wells instead of draining most of it off into rivers. Inspired by the experience of their Swedish project partners, the Lüneburg farmers are busy installing new water tanks to build up reserves which they can access during dry periods.

[www.aquarius-nsr.eu](http://www.aquarius-nsr.eu)



## FACTS & FIGURES

Gesamtbudget / Total budget:	5.850.690 €
Laufzeit / Duration:	01/2009 – 06/2012
Leitender Partner / Lead Partner:	Danish Agricultural Advisory Service, Aarhus (DK)
Beteiligte Mitgliedstaaten / Participating member states:	GER, DK, NL, NO, UK, SE

Elisabeth Schulz  
Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Uelzen  
Lower Saxony Chamber of Agriculture, Uelzen

„Mit dem Projekt ‚Aquarius‘ gelingt es uns, die Landwirtschaft in Niedersachsen an die Folgen des Klimawandels anzupassen. Unsere internationalen Projektpartner liefern uns dafür bereits wertvolle Anregungen.“

“Thanks to the ‘Aquarius’ project, we have been able to adapt agriculture in Lower Saxony to the effects of climate change. Our international project partners have already made valuable suggestions.”

In Städten wird besonders viel Kohlendioxid ausgestoßen. Dort wohnen die meisten Menschen, konzentrieren sich Arbeitsplätze und Infrastrukturen. 40 Prozent der deutschen CO<sub>2</sub>-Emissionen stammen aus Gebäuden. In Zukunft müssen energiesparende und emissionsarme Wohn- und Bürogebäude gebaut werden. Aber auch die bestehenden Gebäude müssen „fit gemacht“ werden. Wie können erneuerbare Energien eingesetzt werden, um z. B. Wohngebäude zu beheizen? Oder durch welche städtebaulichen Maßnahmen lassen sich die Gesundheitsrisiken sommerlicher Hitzeperioden für die Stadtbevölkerung begrenzen? Als Antworten auf solche Fragen erarbeiten und erproben lokale Akteure aus verschiedenen Regionen in INTERREG-Projekten wie „Build With CaRe“ gemeinsam Strategien und Lösungsansätze für klimagerechte Städte. ■

Using energy more efficiently also saves on CO<sub>2</sub>. An especially large amount of carbon dioxide is emitted in cities. That is where most people live and where jobs and infrastructures are concentrated. Forty percent of Germany’s CO<sub>2</sub> emissions are produced by buildings. Energy-efficient, low-emission homes and offices will have to be built in future, but existing buildings will also have to be adapted. How can renewable energy be used, for example, to heat residential buildings? Or what urban planning measures can be taken to minimise the health risks to city dwellers posed by summer heatwaves? To answer these questions, local actors from various regions are formulating and testing joint strategies and solutions to create climate-proof cities. ■



NEUE IDEEN FÜR DEN NORDSEERAUM  
NEW IDEAS FOR THE NORTH SEA AREA

Nordsee wohlauf – Integrierte  
Meerespolitik und Integriertes  
Küstenzonenmanagement

North Sea doing well –  
integrated maritime policy  
and integrated coastal zone  
management

3.3



Die Nordsee ist begehrt. Fischer leben von dem bis vor wenigen Jahren schier unerschöpflich scheinenden Ressourcenreichtum der Nordsee. An deren Stränden und auf ihren Inseln erholen sich vor allem im Sommer zigtausende Touristen. Schiffe befahren und queren sie, und auch die größten europäischen Öl- und Gasvorkommen werden am Meeresgrund der Nordsee ausgebeutet.

## KONKURRIERENDE NUTZUNGEN

---

Zu diesen Ansprüchen an Meer und Küsten kommen neue Nutzungen wie die Offshore-Windenergie hinzu, die ebenfalls Meeresflächen in Anspruch nehmen. Damit sind nicht nur neue Windparks verbunden – neue Stromtrassen müssen gelegt und in Küstennähe an die Festlandnetze angebunden werden. Zwischen diesen vielfältigen Nutzungen entstehen Konflikte, etwa wenn Unterseekabel durch den geschützten Nationalpark Wattenmeer geführt und gefährdete Vogelarten gestört werden. Die Verschmutzung der Nordsee nimmt zu: Plastikmüll etwa treibt tonnenweise auf dem Meer und verunreinigt die Strände. 90 Prozent aller Kalmare haben mikroskopisch kleine Plastikpartikel im Magen. Wie sehr die Meere ausgebeutet werden, wird im Fischfang deutlich: Bis heute werden Fangpraktiken eingesetzt, die die Fischbestände weiter stark verringern („Überfischung“). Etliche Fischarten können sich so nicht mehr regenerieren. Seit 1995 sind die Fangmengen in der Nordsee erheblich gesunken. →

The North Sea is much in demand. Until a few years ago, fishing communities earned their living from the apparently inexhaustible wealth of the North Sea's resources. Many thousands of tourists relax on its beaches and islands, especially in summer. Ships sail along it and across it and Europe's largest oil and gas reserves are being exploited at the bottom of the North Sea.

## COMPETING USES

---

These demands on the sea and coasts are being supplemented by new uses such as offshore wind energy, which also take up space in the marine environment. This involves not only new wind farms, as new power cables have to be laid and connected to onshore grids close to the coast. These many and varied uses give rise to conflicts, such as when undersea cables are laid across the Wadden Sea National Park, disturbing endangered bird species. Pollution of the North Sea is increasing, with tonnes of plastic waste floating on the sea and polluting the beaches. Ninety percent of all squid have microscopic particles of plastic in their stomachs. The fishing industry shows the extent to which the seas are being exploited. Until now, fishing practices have been employed that reduce fish stocks even further (“overfishing”). This means that many fish species are no longer able to regenerate. Catches in the North Sea have reduced considerably since 1995. →

# PROJEKT „TIDAL RIVER DEVELOPMENT (TIDE)“



*Integrierte Betrachtung  
von Schifffahrt und Naturschutz  
Integrated observation of shipping  
and nature conservation*

Weser, Elbe, Humber und Schelde sind wichtige Verkehrswege für den Schiffsverkehr. Ob Containerschiffe oder Kreuzfahrtschiffe – sie legen die letzte Strecke ihrer Reise auf diesen großen, tideabhängigen Flüssen nach Bremerhaven/Bremen, Hamburg, Antwerpen oder etwa Hull zurück. Diese sogenannten Ästuar sind nicht nur ökonomische Lebensadern. Mit ihrer besonderen Tier- und Pflanzenwelt – Teil des europäischen Schutzgebietsnetzes Natura 2000 – sind sie von großer ökologischer Bedeutung und auch ein wichtiger Erholungsraum für Einheimische und Touristen. Mit Ebbe und Flut ist ein starker Eintrag von Sedimenten verbunden. Daher müssen die Schifffahrtswege und Häfen mit einem großen finanziellen und logistischen Aufwand regelmäßig unterhalten werden.

Im Projekt „TIDE“ haben sich unter Leitung der Hamburg Port Authority Hafenverwaltungen, Universitäten und Umweltbehörden im Bereich der Ästuar Weser, Elbe, Schelde (BE, NL) und Humber (UK) zusammengeschlossen, um gemeinsam Strategien für deren nachhaltige Entwicklung und Bewirtschaftung zu entwickeln. Es werden erstmals vergleichende Studien über die Entwicklung, den Zustand und die Prozesse an den beteiligten Ästuaren durchgeführt, vorhandene Managementpläne und Nutzungskonflikte verglichen und verschiedene Maßnahmen bewertet. Hieraus werden Empfehlungen und Tools für ein integriertes Management erarbeitet, welches ökologische, ökonomische und gesellschaftliche Aspekte gleichermaßen berücksichtigt. Durch den transnationalen Austausch werden vorhandene Erfahrungen und wissenschaftliche Erkenntnisse der Partner über Ökologie, Governance, Kommunikation und Maßnahmenplanung innerhalb von Tideflüssen erweitert. Es wird ein Leitfaden erstellt, der Verantwortliche bei der nachhaltigen Bewirtschaftung von Ästuaren unterstützt und neue Wege in der Kommunikation und Maßnahmenentwicklung aufzeigt.

[www.tide-project.eu](http://www.tide-project.eu)

The rivers Weser, Elbe, Humber and Scheldt are major shipping channels. From container ships to cruise liners – they all spend the last part of their voyage to Bremerhaven/Bremen, Hamburg, Antwerp or Hull on these large, tidal rivers. These estuaries are not only economic lifelines. Having their own special fauna and flora and being part of NATURA 2000, the European network of protected areas, they are of great environmental significance and are also an important recreational area for locals and tourists. Over the last few centuries, natural changes and human exploitation have left a significant mark on these estuaries and altered their natural dynamics many times. And this dynamic process continues, as a large quantity of sediment is brought in with the tides. That is why shipping channels and ports have to be regularly maintained at great financial and logistical cost.

With the Hamburg Port Authority as the lead partner, the “TIDE” project brings together port authorities, universities and environmental bodies from the Weser, Elbe, Scheldt (Belgium and the Netherlands) and Humber (UK) estuaries to jointly develop management strategies for their sustainable development and management. For the first time, comparative studies are being conducted to assess the development, condition and processes of the estuaries involved, comparing existing management plans and conflicts of use and evaluating different measures. This will give rise to recommendations and tools for an integrated management system which will take equal account of environmental, economic and social aspects. The transnational exchange expands the partners’ existing experience and scientific knowledge of ecology, governance, communication and action planning with regard to tidal flows. A guide is being prepared to assist stakeholders in the sustainable management of estuaries and show them new ways of communicating and developing measures.

[www.tide-project.eu](http://www.tide-project.eu)



Manfred Meine  
Hamburg Port Authority

## FACTS & FIGURES

Gesamtbudget / Total budget:	3.731.480 €
Laufzeit / Duration:	01/2010 – 03/2013
Leitender Partner / Lead Partner:	Hamburg Port Authority, Ham- burg (GER)
Beteiligte Mitgliedstaaten / Participating member states:	GER, NL, BE, UK

„Zusammen mit unseren Partnern erarbeiten wir gemeinsame Ansätze, um die Belange von Schiffsverkehr, Naturschutz und Hochwasserschutz entlang der europäischen Ästuarare wie der Tideelbe in Einklang zu bringen.“

“Together with our partners, we are developing joint approaches to reconciling the needs of maritime transport, nature conservation and flood prevention along the European estuaries like the tidal Elbe.”

## KOORDINIERTER MEERESPOLITIK

Die Nordsee muss erhalten und geschützt werden, damit auch kommende Generationen sie erleben und nutzen können. Die Europäische Kommission hat die Mitgliedstaaten verpflichtet, bis 2020 einen „guten Zustand der Meeresumwelt“ zu erreichen oder zu erhalten. Dazu müssen die verschiedenen – sowohl land- als auch seeseitigen – Schutz- und Nutzungsansprüche in der Küstenzone koordiniert werden. Integriertes Küstenzonenmanagement soll helfen, räumliche Ansprüche und konfliktreiche Nutzungen „unter einen Hut“ zu bringen. Zwar gibt es Regularien und Bestimmungen für einzelne Sektoren wie die Fischerei, den Seeverkehr oder die Offshore-Windenergie. Noch aber fehlt eine Koordination dieser Nutzungen. Um eine abgestimmte, integrierte Meerespolitik zu realisieren, müssen meeresbezogene Daten und Aktivitäten erfasst und zusammengetragen werden. Entscheidungsträger und Verantwortliche aus den verschiedenen Sektoren →

## COORDINATED MARITIME POLICY

The North Sea must be conserved and protected to ensure that future generations can experience and use it. The European Commission has imposed an obligation on its member states to achieve or maintain “good environmental status” in all European seas by 2020. To achieve this goal, the various protection and use requirements – on both land and sea – must be coordinated in the coastal zone. Integrated coastal zone management is intended to help to bring claims on space and conflicting uses “under one roof”. Although there are rules and regulations for individual sectors such as fishing, shipping or offshore wind energy, these uses are not yet coordinated. In order to produce a coordinated, integrated maritime policy, it will be necessary to record and collect maritime data and activities. Decision-makers and stakeholders from various sectors including fishing, shipping and nature conservation must be involved in these processes. →

„Blinder Passagier“ in der Nordsee:  
Chinesische Wollhandkrabbe  
“Blind passenger” in the North Sea:  
Chinese mitten crab

## „BLINDE PASSAGIERE“ BEVÖLKERN DIE NORDSEE

Wollhandkrabbe, Schiffsbohrwurm, Rippenqualle und Co. sind Fremde in der Nordsee. Sie sind als „blinde Passagiere“ in Schiffen eingewandert. Der weltweite Schiffsverkehr macht es möglich: Zur Stabilisierung nehmen viele nicht beladene Schiffe sogenanntes Ballastwasser auf. Es wird mitsamt der in ihm lebenden Organismen erst in den Zielhäfen wieder ausgepumpt. Etablieren sich eingeschleppte Arten, können sie die heimischen Ökosysteme schädigen. Für die deutschen Gewässer werden die Schäden durch die Eindringlinge auf rund 100 Mio. Euro im Jahr geschätzt.

Um dieses schon länger bekannte Problem anzugehen, wurde von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) 2004 das Ballastwasserübereinkommen verabschiedet. Danach müssen bestimmte Schiffstypen über Reinigungsanlagen verfügen, die das Ballastwasser beim Ein- oder Auspumpen mechanisch oder chemisch behandeln und so die Einschleppung fremder Arten verhindern.

Das Royal Netherlands Institute for Sea Research widmet sich als leitender Partner des Projekts gemeinsam mit 13 Projektpartnern und zahlreichen Subpartnern aus Industrie, Wissenschaft und Verwaltung der Lösung des Problems. Auf deutscher Seite sind beteiligt das für die Genehmigung von Ballastwasseranlagen verantwortliche Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), GoConsult, MAHLE NFV GmbH, Evonik GmbH sowie Brockmann Consult. Die Projektpartner analysieren die eingeschleppten Arten und zeigen, welche Meeresregionen besonders betroffen sind. Das Projekt erarbeitet zudem einen neuen internationalen Standard und schafft so wichtige Orientierungswerte für die Zertifizierung neuer Anlagen zur Ballastwasserbehandlung.

[www.northseaballast.eu](http://www.northseaballast.eu)

## “BLIND PASSENGERS” POPULATE THE NORTH SEA

The Chinese mitten crab, the shipworm, the comb jellyfish and friends are strangers in the North Sea. They have migrated as “blind passengers” on ships. International shipping makes this possible, with many unladen ships taking on ballast water to stabilise themselves. It is pumped out again, along with the organisms living in it, at the destination ports. If species introduced in this way become established, they can cause harm to indigenous species. The annual cost of the damage caused by these unwanted guests in German waters is estimated at around 100 million euro.

In order to address this long known problem, the International Maritime Organisation (IMO) adopted the “Convention for the Control and Management of Ships’ Ballast Water” in 2004. Under this convention, certain types of vessel must have cleaning systems which treat ballast water mechanically or chemically when it is being pumped in or out to prevent non-indigenous species being introduced.

The Royal Netherlands Institute for Sea Research, the lead partner in the project, is focusing on solving the problem, together with 13 project partners and numerous subpartners from industry, science and government. Participants on the German side are the German Hydrographic Office (BSH), which is responsible for approving ballast water systems, GoConsult, MAHLE NFV GmbH, Evonik GmbH and Brockmann Consult. The project partners analyse the introduced species and show which marine regions are particularly affected. The project is also developing a new international standard, providing important guide values for certifying new ballast water treatment systems.

[www.northseaballast.eu](http://www.northseaballast.eu)



## FACTS & FIGURES

Gesamtbudget / Total budget:	10.800.000 €
Laufzeit / Duration:	01/2009 – 12/2013
Leitender Partner / Lead Partner:	Royal Netherlands Institute for Sea Research (NIOZ), Horntje, Texel (NL)
Beteiligte Mitgliedstaaten / Participating member states:	GER, SE, NL, DK, UK

Dr. Stefan Kacan  
Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg  
German Hydrographic Office, Hamburg

„Im Projekt entwickeln wir gemeinsam mit unseren Partnern einen internationalen Standard für die Zertifizierung von Ballastwasseranlagen. So können wir die negativen Auswirkungen fremder Arten auf das Ökosystem Nordsee in Zukunft verhindern.“

“In the project we are developing with our partners a common international standard for the certification of ballast water systems. In this way we can prevent the negative impact of non-native species on the North Sea ecosystem.”

wie Fischerei, Seeverkehr und Naturschutz sind in diese Abläufe einzubinden. All dies fordert die europäische Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie: Die europäischen Mitgliedstaaten sind aufgefordert, in Zusammenarbeit mit anderen Anrainerstaaten Strategien für ihre Meeresgebiete zu erarbeiten und umzusetzen. Verschiedene INTERREG-Projekte leisten dazu bereits Beiträge. ■

All of this is required by the EU Marine Strategy Framework Directive, which calls for EU member states to cooperate with other countries with marine waters to develop and implement strategies for their marine regions. Various INTERREG projects are already helping to achieve this goal.





NEUE IDEEN FÜR DEN NORTHERAUM  
NEW IDEAS FOR THE NORTHERN AREA

Von Hamburg nach Kopenhagen oder von Aberdeen nach Malmö – Nachhaltige Mobilität für Menschen und Güter

From Hamburg to Copenhagen or from Aberdeen to Malmö – sustainable mobility for people and goods

3.4



Wie gut Städte und Regionen in Europa erreichbar sind, bestimmt – neben anderen Faktoren – ihre wirtschaftlichen Perspektiven und die Lebensqualität ihrer Bewohner. Die weltweit vernetzte Wirtschaft erfordert einen globalen Gütertransport – die Häfen der Nordsee nehmen hier eine zentrale Funktion für den gesamten Nordseeraum wahr. Denn 80 Prozent des Welthandels werden derzeit über den Schiffsverkehr abgewickelt.

## VERKEHRSBEWÄLTIGUNG UND ERREICHBARKEIT

Das Transportaufkommen in den Nordseehäfen wird weiter steigen. Damit nimmt auch der Seehafen-Hinterlandverkehr zu – mit entsprechenden Folgen für die Infrastruktur und die Organisation der Güterverteilung. Lösungen liegen jedoch nicht nur im Ausbau der Verkehrsnetze. Sinnvoll ist es auch, die Verkehrsträger Wasser, Schiene und Straße „intelligent“ zu verknüpfen und die Logistik entsprechend auszurichten.

Menschen müssen heute in hohem Maß mobil sein. Um zur Arbeit zu gelangen, einzukaufen oder an kulturellen Ereignissen teilzunehmen, müssen Menschen Wege zurücklegen – egal, ob sie in der Stadt oder „auf dem Land“ wohnen. In dünner besiedelten Regionen des Nordseeraums kann mangelnde Erreichbarkeit die wirtschaftliche Entwicklung hemmen. Um die Chancen wirtschaftlicher und auch sozialer Entwicklung zu steigern, muss der Zugang zu Gütern, Dienstleistungen und sozialen wie technischen Infrastrukturen in diesen Regionen künftig verbessert werden. →

The accessibility of urban and rural areas – among other factors – determines their economic prospects and the quality of life of the people who live there. The global economy requires a global transport system, with the North Sea ports assuming a key role for the North Sea Region as a whole, as 80% of world trade is currently based on maritime transport.

## TRAFFIC MANAGEMENT AND ACCESSIBILITY

The volume of transport in North Sea ports is set to increase. This in turn increases traffic travelling inland from sea ports – with corresponding consequences for the infrastructure and the organisation of the distribution system. However, merely expanding the transport networks is not sufficient. A major contribution could be made by forging „smart“ links between water, rail and road as modes of transport and align the logistics process accordingly.

Nowadays, people have to be extremely mobile. To go to work, do the shopping or attend cultural events, people have to travel – no matter whether they live in the city or “in the country”. In more thinly populated areas of the North Sea Region, lack of accessibility can inhibit economic development. To increase the chances of economic and also social development, access to goods, services and social and technical infrastructures in these regions will have to be improved in future. →

## FAHRRÄDER, ELEKTROAUTOS, CAR-SHARING – MOBIL MIT WENIGER CO<sub>2</sub>

Im Verkehrssektor steigen die CO<sub>2</sub>-Emissionen. Viele neuartige klimafreundliche Fortbewegungsmittel und -möglichkeiten stehen erst am Anfang ihrer Entwicklung und werden im Alltag nur von einer Minderheit genutzt. Die neun Partner des Projekts „Carbon Responsible Strategies in the North Sea Area“ („CARE-North“) unter Leitung der Hansestadt Bremen wollen Verkehr im Nordseeraum klimafreundlicher und nachhaltiger gestalten. Dazu sind umfassende und integrierte Konzepte nötig: Elektrofahrzeuge, Fahrräder, Car-Sharing zu nutzen und eine Stadt der kurzen Wege zu entwickeln, reduziert den CO<sub>2</sub>-Ausstoß des städtischen Verkehrs. Auch Verkehrsprobleme wie Staus und die Parkplatzsuche können durch Car-Sharing entschärft und damit die Lebensqualität in Städten erhöht werden.

Das Car-Sharing in Bremen wird im Projekt weiter ausgebaut. An 43 „mobil.punkten“ können Bremerinnen und Bremer auf über 150 Autos zugreifen. Dadurch konnten schon 300 Autos ersetzt werden. Das erfolgreiche Modell wurde 2010 bei der Weltausstellung Expo in Shanghai vorgestellt. Der englische Projektpartner „West Yorkshire Integrated Transport Authority“ bietet Busfahrern beispielsweise Trainingskurse für eine spritsparende Fahrweise und entwickelt spezielle Ticketangebote für den ÖPNV. An „CARE-North“ arbeitet auch das internationale Städtetzwerk „ICLEI – Local Governments for Sustainability“ mit. Dadurch ist sichergestellt, dass die Projektergebnisse in den Mitgliedskommunen bekannt werden und so Eingang in die kommunale Praxis finden.

[www.care-north.eu](http://www.care-north.eu)

## BICYCLES, ELECTRIC CARS, CAR-SHARING – MOBILITY WITH LESS CO<sub>2</sub>

CO<sub>2</sub> emissions in the transport sector are rising. Many innovative climate-friendly transport means and options are only at the early stages of development and are only used by a minority in daily life. The nine partners in the “Carbon Responsible Strategies in the North Sea Area” project (“CARE-North”), with the city of Bremen as the lead partner, want to design a more climate-friendly and sustainable transport system in the North Sea Region. This requires detailed and integrated planning: using electric cars, bicycles and car-sharing and developing a city of short distances will reduce CO<sub>2</sub> emissions from urban transport. Car-sharing can also reduce traffic problems such as congestion and the shortage of parking spaces, thereby improving the quality of life in cities.

As part of the project, Bremen is expanding its car-sharing scheme. Bremen residents have access to over 150 cars at 43 “mobile.points”, already replacing 300 cars. The successful model was presented at the World Expo in Shanghai in 2010. A UK project partner, the “West Yorkshire Integrated Transport Authority” provides bus drivers with training courses to teach them how to drive in a fuel-efficient way and is developing special ticket offers for public transport. The international “ICLEI – Local Governments for Sustainability” network is also participating in “CARE-North”. This ensures that the project results become known in the member local authorities and are put into practice in the local communities.

[www.care-north.eu](http://www.care-north.eu)



*Nachhaltiger Stadtverkehr:  
„mobil.punkt“ in Bremen*  
*Sustainable urban transport:  
“mobil.point” in Bremen*

## FACTS & FIGURES

Gesamtbudget / Total budget:	4.802.835 €
Laufzeit / Duration:	09/2009 bis 08/2012
Leitender Partner / Lead Partner:	Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Freie Hansestadt Bremen (GER)
Beteiligte Mitgliedstaaten / Participating member states:	GER, SE, UK, NL

Michael Glotz-Richter  
Referent ‚nachhaltige Mobilität‘  
Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Freie Hansestadt Bremen  
Senior project manager ‘sustainable mobility’  
Ministry for Environment, Construction and Transport,  
Free Hanseatic City of Bremen

„ ‚CARE-North‘ gibt uns in Bremen die Möglichkeit, den umweltfreundlichen Verkehr z. B. durch das Carsharing zu fördern und weiter voranzutreiben. Gleichzeitig können wir unsere Erfahrungen an unsere Projektpartner weitergeben und von ihren Erfahrungen profitieren.“

“ ‘CARE-North’ gives us in Bremen the opportunity to promote and push ahead with environmentally friendly transport, e.g. by means of car-sharing. At the same time, we can pass on our experience to our project partners and benefit from their experience.”

## UMWELTFREUNDLICHER VERKEHR

Wie aber das steigende Verkehrsaufkommen bewältigen oder ihm entgegenwirken und den Verkehr sauberer und umweltverträglicher gestalten? Mit mehr Verkehr ist bisher immer ein Mehr an klimaschädlichen Treibhausgasen und – vor allem in Städten – an Luft- und Lärmbelastungen verbunden. Wenn die europäischen Klimaschutzziele erreicht werden sollen, müssen die Emissionen im Verkehr beträchtlich gesenkt werden. Zu den Zielen der europäischen Verkehrspolitik gehört es deshalb, Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern und generell den Verkehr mit Kraftfahrzeugen zu verringern. Vor allem Städte bergen ein enormes Potenzial für die Reduzierung von Autoverkehr, denn kurze Wege lassen sich hier oft zu Fuß oder mit dem Fahrrad – und somit auch gesünder – zurücklegen. Deshalb setzen mehrere INTERREG-Projekte bei der Wahl des Verkehrsmittels an. Dabei ist zu beachten: Bewohner ländlicher Regionen oder im städtischen



## ENVIRONMENTALLY FRIENDLY TRANSPORT

But how can we manage the increasing volume of traffic or reduce it and design a cleaner and more environmentally sustainable transport system? Until now, increased traffic has always been associated with an increase in harmful greenhouse gases and – particularly in cities – in air and noise pollution. If the EU’s climate protection targets are to be achieved, traffic emissions will have to be substantially reduced. The objectives of EU transport policy therefore include shifting traffic from road to rail and reducing motor vehicle traffic in general. Cities in particular harbour an enormous potential for reducing car journeys, as shorter distances can often be covered on foot or by bicycle – which is also a healthier option. Several INTERREG projects are therefore focusing on the choice of





## SAUBER ÜBER DIE MEERE

Der Seeschiffsverkehr wächst seit Jahren. Schiffe sind ein vergleichsweise umweltfreundliches Verkehrsmittel. Allerdings stoßen Seeschiffe auch während der Liegezeiten in Häfen Schadstoffe aus – laufende Dieselmotoren gewährleisten nämlich die Stromversorgung an Bord. Um die Luftverunreinigungen im Nordseeraum und besonders in Hafenregionen zu senken, wurden 2010 die Grenzwerte für Schadstoffe in Schiffstreibstoffen verschärft. Schadstoffärmerer Treibstoff ist aber teurer. Um eine aus Kostengründen drohende Verlagerung der Seetransporte auf andere Verkehrsträger zu verhindern, müssen alternative Antriebstechnologien gefunden werden.

Unter Leitung des norwegischen Landkreises Hordaland entwickelt und erprobt das Projekt „Clean North Sea Shipping“ („CNSS“) Konzepte und Verfahren, mit denen sich schadstoffarme Kraftstoffe wie verflüssigtes Erdgas und Biogas nutzen lassen. Um die Luftschadstoffbelastung in Häfen zu senken, werden auch Landstromanlagen erprobt. Die Projektpartner – in Deutschland sind die Freie und Hansestadt Hamburg, das Helmholtz-Zentrum Geesthacht, die Germanische Lloyd, die Stadtwerke Lübeck sowie das Maritime Kompetenzzentrum MARIKO beteiligt – ermitteln des Weiteren, welchen Anteil der Seeschiffsverkehr an den Luftverunreinigungen in den Hafenregionen hat. Das Institut für Küstenforschung am Helmholtz-Zentrum in Geesthacht hat ein Modell für Schiffsbewegungen entwickelt. Mit diesem lassen sich die Schiffsemissionen sowie die daraus resultierende Luftschadstoffbelastung in Küstenregionen berechnen. Die benötigten Eingangsdaten ermittelt das Projekt auch durch Schadstoffmessungen an Bord von Schiffen.

[www.cnss.no](http://www.cnss.no)

## CLEAN SHIPPING

Maritime transport has been increasing year on year. Ships are a comparatively environmentally friendly mode of transport. However, ships also produce harmful emissions while at berth in ports as diesel engines are kept running to provide power on board. In 2010, the limits for harmful substances in marine fuels were tightened up to reduce air pollution in the North Sea Region and in port regions in particular, but cleaner fuel is more expensive. Alternative propulsion technologies will have to be found to prevent marine cargoes from being shifted on to other modes of transport for reasons of cost.

With Hordaland County Council in Norway as its lead partner, the “Clean North Sea Shipping” project (“CNSS”) develops and tries out concepts and processes for using clean fuels such as liquefied natural gas and biogas. Onshore power plants are also being tested to reduce air pollution levels in ports. The project partners – the participants in Germany are the Free and Hanseatic City of Hamburg, the Helmholtz Centre in Geesthacht, Germanische Lloyd, Stadtwerke Lübeck GmbH and MARIKO Maritimes Kompetenzzentrum Leer GmbH – will also determine the proportion of air pollution caused by shipping traffic in the port regions. The Institute for Coastal Research at the Helmholtz Centre in Geesthacht has developed a model for shipping movements. This model is used to calculate emissions from ships and the resulting air pollution levels in coastal regions. The project also calculates the input data required by measuring pollutants on board ships.

[www.cnss.no](http://www.cnss.no)



## FACTS & FIGURES

Gesamtbudget / Total budget:	4.130.137 €
Laufzeit / Duration:	10/2010 – 09/2013
Leitender Partner / Lead Partner:	Hordaland County Council, Bergen (NO)
Beteiligte Mitgliedstaaten / Participating member states:	GER, BE, UK, NO, NL, SE

Dr. Volker Matthias  
Institut für Küstenforschung am Helmholtz-Zentrum Geesthacht  
Institute for Coastal Research at the Helmholtz Centre in Geesthacht

„In CNSS findet unsere Forschung eine direkte Anwendung. In Zusammenarbeit mit unseren vielfältigen Projektpartnern können wir unser Schiffsemissionsmodell gezielt verbessern und realistische Szenarien für die Zukunft entwickeln.“

“Our research has a direct application in CNSS. In collaboration with our various project partners, we can selectively improve our ship emission model and develop realistic scenarios for the future.”

Umland haben in der Regel weniger Möglichkeiten als Stadtbewohner, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu nutzen. Im Nordseeraum erproben verschiedene internationale Konsortien Wege und Möglichkeiten, den Verkehr an Land und auf See umweltverträglicher zu gestalten – so zum Beispiel „CARE-North“ und „Clean North Sea Shipping“. ■

mode of transport. It should be borne in mind that people who live in rural regions or around cities generally have fewer options than city-dwellers when it comes to using public transport. A number of consortia in the North Sea Region are testing out ways and means of designing a more environmentally sustainable transport system on land and at sea, such as “CARE-North” and “Clean North Sea Shipping”. ■



Ins postfossile Zeitalter mit  
Wind, Sonne und Bioenergie –  
Förderung erneuerbarer  
Energien

Into the post-fossil fuel era  
with wind, sun and bioenergy –  
promoting renewable energy

3.5



Um den Klimawandel nicht noch weiter zu forcieren, muss der Ausstoß klimaschädlicher Treibhausgase vermindert werden. Treibhausgase entstehen bei der Verbrennung fossiler Energieträger wie Öl, Kohle und Gas. Neben dem Klimawandel zwingen uns auch die nur begrenzt verfügbaren fossilen Ressourcen wie Kohle und Erdöl, Energie umweltfreundlich zu erzeugen. Eine der drängendsten Zukunftsfragen lautet daher: Wie können wir den steigenden und lebensnotwendigen Energiebedarf decken, ohne den Klimawandel weiter anzutreiben? Ein Teil der Antwort ist, die „Erneuerbaren“, also Windenergie, solare Strahlungsenergie, Geothermie, Wasserkraft und Energie aus Biomasse, konsequent zu nutzen.

## POTENZIALE DES NORDSEERAUMS

Der Nordseeraum verfügt über enorme Potenziale bei der Offshore-Windenergie. Gerade auf dem Meer weht der Wind fast immer so stark, dass der Betrieb von Windenergieanlagen – und damit Stromerzeugung ohne Freisetzung von klimaschädlichem Kohlendioxid – besonders wirtschaftlich ist. In den deutschen Nordseegewässern wurde im April 2010 der erste Offshore-Windenergiepark eröffnet. Auch vor den Küsten Dänemarks, Großbritanniens, Schwedens und der Niederlande sind solche Anlagen im Bau oder bereits in Betrieb. Das Projekt „POWER cluster“ unterstützt diese Aktivitäten (vgl. S. 20). Auch in Sachen Bioenergie verfügt der Nordseeraum über große Potenziale – das Projekt „enerCOAST“ greift diese Chancen auf und entwickelt Verwertungsstrategien für verschiedene Bioenergieträger.

Künftig sollen Strom und Wärme vermehrt dezentral erzeugt werden, das heißt in Anlagen, die über die Regi-



In order to prevent climate change from accelerating, harmful greenhouse gas emissions must be reduced. Greenhouse gases are produced when fossil fuels such as oil, coal and gas are burned. As well as climate change, the limited availability of fossil resources such as coal and oil are forcing us to produce energy in an environmentally friendly way. One of the most pressing questions for the future is therefore: how can we satisfy the increasing and vital demand for energy without exacerbating climate change? Part of the answer is to increase the use of “renewables”, i.e. wind energy, solar energy, geothermal energy, water power and biomass energy.

## POTENTIAL OF THE NORTH SEA REGION

The North Sea Region has enormous potential in terms of offshore wind energy. Out at sea, the wind often blows so strongly that it is very economical to operate wind farms, generating electricity without releasing harmful carbon dioxide. The first offshore wind farm in German North Sea waters was opened in April 2010. Wind farms are also under construction or already in operation off the coasts of Denmark, the UK, Sweden and the Netherlands. The “POWER cluster” project supports these activities (see page 20). The North Sea Region also has great potential in terms of bioenergy – the “enerCOAST” project is taking these opportunities and developing strategies for evaluating different bioenergy sources.

In the long term, the aim is to generate more power and heat locally, i.e. in plants which are distributed across the regions. Suitable supply networks will be needed to distribute the energy. Until now, supply networks have been designed to distribute energy from large, high-per-





## STROM AUS ALGEN, SEETANG UND FISCHABFÄLLEN? BIOENERGIE IM NORDSEERAUM

Biokraftstoffe, die aus Energiepflanzen wie Raps und Mais hergestellt werden, gelten als umweltfreundliche und klimaschonende Alternative zu fossilen Brennstoffen. Allerdings konkurriert der zusätzliche Anbau von Energiepflanzen zunehmend mit dem Anbau von Kulturpflanzen für die Nahrungsmittelproduktion. Ökologisch sinnvoll könnte es sein, zur Erzeugung von Energie eine breitere Palette von Biomasse zu nutzen, z. B. Maissilage, Holz und Gülle.

In dem von „COAST – Zentrum für Umwelt- und Nachhaltigkeitsforschung“ in Oldenburg geleiteten Projekt „BlueGreen Coastal Energy Community“ („enerCOAST“) widmen sich sechs Projektpartner der Frage, welche alternativen Bioenergieträger sich im Nordseeraum sinnvoll nutzen lassen. Dabei werden die Lieferkette – und somit Herkunft und Art der Biomasse –, die notwendige Logistik, die Energieproduktion und die Verteilung der Energie über Netze bis hin zu den Nutzerinnen und Nutzern berücksichtigt. Anhand der Lieferketten werden in fünf Modellregionen verschiedene Wege der Bioenergienutzung erprobt. Im niedersächsischen Dornum untersucht der Projektpartner Landwirtschaftskammer Niedersachsen das Potenzial von Deichpflanzen sowie von Algen und Seetang für die Biogasproduktion. Diese Bioenergieträger zu nutzen soll dazu beitragen, weniger landwirtschaftliche Flächen für den Anbau von Energiepflanzen zu beanspruchen. Eine weitere Alternative sind Abfälle aus Aquakulturen. Deren Verwertung wird von den norwegischen Projektpartnern in ihrem Modellvorhaben untersucht.

[www.enercoast.eu](http://www.enercoast.eu)

## ELECTRICITY FROM ALGAE, SEAWEED AND FISH WASTE? BIOENERGY IN THE NORTH SEA REGION

Manufactured from energy crops such as rape and corn, biofuels are considered environment and climate-friendly alternatives to fossil fuels. However, the additional cultivation of energy crops increasingly competes with the cultivation of crops for food production. From an ecological point of view, it may be sensible to use a wider range of biomass, e.g. corn silage, wood and liquid manure, to produce energy.

In the “BlueGreen Coastal Energy Community” project (“enerCOAST”) – managed by the “COAST – Centre for Environment and Sustainable Development Research” in Oldenburg – six project partners are focusing on the question of which alternative bioenergy sources can be sensibly used in the North Sea Region. The supply chain, and therefore the origin and nature of the biomass, the logistics required, energy production and the distribution of energy over networks to the users are all taken into account. A number of ways of using bioenergy are being trialled in five pilot regions on the basis of the supply chains. In Dornum in Lower Saxony, one of the project partners, the Lower Saxony Chamber of Agriculture, is investigating the potential of dyke biomass, algae and seaweed for producing biogas. Using these bioenergy fuels should help to reduce the amount of agricultural land devoted to the cultivation of energy crops. Another alternative is waste from fish farming, the use of which is being investigated by the Norwegian project partners in their pilot project.

[www.enercoast.eu](http://www.enercoast.eu)



*Experimente mit alternativer Biomasse  
Experiments with alternative biomass*



Gerard McGovern  
COAST – Zentrum für Umwelt- und Nachhaltigkeitsforschung  
an der Universität Oldenburg  
COAST – Centre for Environment and Sustainable Development  
Research at the University of Oldenburg

## FACTS & FIGURES

Gesamtbudget / Total budget:	3.373.738 €
Laufzeit / Duration:	07/2008 – 06/2011
Leitender Partner / Lead Partner:	COAST – Centre for Environ- ment and Sustainable Develop- ment Research, University of Oldenburg, Oldenburg (GER)
Beteiligte Mitgliedstaaten / Participating member states:	GER, NO, SE, UK, DK

**„Mit ‚enerCOAST‘ fördern wir die Nutzung noch nicht alltäglicher Bioenergieträger und leisten so einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz im Nordseeraum.“**

**“With ‘enerCOAST’ we are promoting the use of unusual bioenergy sources and therefore making an active contribution to climate change in the North Sea Region.”**

onen verteilt sind. Um die Energie zu verteilen, werden entsprechende Leitungsnetze benötigt. Bisher waren die Leitungsnetze so ausgerichtet, dass die Energie von großen leistungsstarken Kraftwerken hin zu Haushalten und Unternehmen verteilt wurde. Leitungen müssen nun aber nicht mehr nur Strom und Wärme zu den Verbraucherinnen und Verbrauchern transportieren. Wenn beispielsweise Photovoltaik- oder Biogasanlagen Strom erzeugen, muss dieser dort auch ins Stromnetz eingespeist werden können. Die Europäische Union hat beschlossen, bis zum Jahr 2020 20 Prozent des Energiebedarfs aus erneuerbaren Energiequellen zu decken. Dieses Ziel zu erreichen, erfordert den zügigen Ausbau der Netze. Das Nordseeprogramm fördert die Entwicklung von Methoden, wie Energie umweltfreundlich erzeugt werden kann. Internationale Konsortien können sich mit den regionalen Möglichkeiten der Energieerzeugung befassen oder Lösungen für regionale Verteilungsnetze erarbeiten. Mit der Entwicklung derartiger neuer Technologien sind auch wirtschaftliche Chancen verbunden. ■

formance power stations to households and businesses. However, supply networks now have to do more than just transport electricity and heat to consumers. When, for example, photovoltaic or biogas systems generate electricity, it must be possible to feed this electricity into the grid on site. The European Union has decided that renewable energy sources must provide 20% of the energy demand by 2020. Supply networks will have to be rapidly expanded to achieve this target.

The North Sea Region Programme encourages the development of methods of producing energy in an environmentally friendly way. International consortia can involve themselves in finding regional options for producing energy or working out solutions for regional distribution networks. The development of these new technologies can also generate business opportunities. ■



Gleicher Output mit weniger  
Wasser, Material und Energie:  
Für einen effizienteren  
Umgang mit Ressourcen

The same output with less  
water, material and energy:  
Towards a more efficient use  
of resources

3.6



Die europäische Wirtschaft und unser Wohlstand hängen stark ab von der Nutzung natürlicher Ressourcen, zu denen unter anderen Boden, Luft, Wasser, Mineralien, Öl und Gas gehören. Weil wir immer mehr Nahrungsmittel, Konsumgüter, Brennstoffe und Wasser beanspruchen, haben sich die Ökosysteme in den letzten fünf Jahrzehnten schneller verändert als jemals zuvor. Die Folgen für Mensch und Umwelt sprechen für sich. In der Nordsee können sich beispielsweise die Fischbestände aufgrund der intensiven Befischung teilweise nicht mehr erholen; die Einkommensmöglichkeiten in der Fischerei sinken. Die Zerstörung von Lebensräumen beim Abbau von Rohstoffen oder die Verschmutzung von Flüssen sind weitere Beispiele.

## NACHHALTIGES WIRTSCHAFTEN

---

Wirtschaftliches Wachstum geht bisher meist mit der Nutzung von mehr Ressourcen einher. Um Europas Wirtschaftskraft dauerhaft zu sichern, ist es notwendig, das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung abzukoppeln und die Umweltauswirkungen zu verringern. Darauf ist die europäische Leitinitiative „Ressourcenschonendes Europa“ gerichtet: Ziele der Strategie sind eine emissionsarme Wirtschaft, eine ressourcenschonende und sichere Energieversorgung, ein kohlenstoffarmes und wettbewerbsfähiges Verkehrssystem sowie die Begrenzung der Umweltauswirkungen bei der Ressourcennutzung. →

The European economy and our prosperity are highly dependent on natural resources, including land, air, water, minerals, oil and gas. Over the past five decades, ecosystems have undergone more rapid change than ever before because we are consuming more and more food, consumer goods, fuel and water. The consequences for humankind and the environment are self-evident. For example, some fish stocks are no longer capable of recovering because of intensive fishing in the North Sea, resulting in a loss of income in the fishing industry. Other examples include the destruction of habitats due to the extraction of raw materials or the pollution of rivers.

## SUSTAINABLE ECONOMIC GROWTH

---

Until now, economic growth has usually involved using more resources. In order to ensure Europe's economic strength in the long term, it is essential to decouple economic growth from the use of resources and reduce its impact on the environment. This is the focus of the EU's flagship initiative for a "resource-efficient Europe": the strategy aims to create a low-emission economy, a resource-efficient and secure energy supply, a low-carbon and competitive transport system and a reduction in the environmental impact of the use of resources. →



## RESSOURCENEFFIZIENZ IM MITTELSTAND

Ressourceneffiziente Betriebsabläufe und Produktionsverfahren sind ein wichtiger Wettbewerbsvorteil für Unternehmen, sie tragen aber auch zu nachhaltigem Wirtschaften bei. Viele Großunternehmen haben derartige Ansätze von „Lean Management“ bereits erfolgreich eingeführt. Für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) stehen allerdings noch kaum Methoden zur Verfügung, die an deren Bedingungen angepasst sind.

Hier setzt das Projekt „European Regions for Innovative Productivity“ („ERIP“) an. In seinem Rahmen spüren sechs mittelständische Unternehmen verschiedener Branchen aus dem Landkreis Ammerland zusammen mit Managementexperten der Hochschule Osnabrück Schwachstellen auf und setzen Verfahrensinnovationen um. Gleichzeitig werden einzelne Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter befähigt, künftig kontinuierlich Verbesserungen zu organisieren. Eine Fensterbau-Firma erreichte bereits deutliche Einsparungen, indem sie ihre Angebotspalette standardisierte und die innerbetriebliche Logistik optimierte. Unternehmensbesuche in den jeweiligen Partnerregionen vermittelten den beteiligten Firmen wichtige Anregungen. Die dafür eigens von einem Netzwerk aus Wirtschaftsfördereinrichtungen, Universitäten und Unternehmen unter Leitung von „OneNorthEast“ (UK) entwickelte „ERIP“-Methode – im Mittelpunkt steht eine Serie angeleiteter Workshops – wurde vor dem Hintergrund der Erfahrungen mit den „Pilotunternehmen“ evaluiert. Sie wird gegenwärtig in einem Handbuch für die Fachöffentlichkeit aufbereitet. In den sechs beteiligten Regionen sollen eigene Strukturen – „Innovation Production Centres“ – für eine Verstärkung des Beratungsangebots sorgen. Im Ammerland startet schon eine zweite „Beratungsrunde“ mit neuen Unternehmen.

[www.erip.eu.com](http://www.erip.eu.com)

## RESOURCE EFFICIENCY IN THE SME SECTOR

Resource-efficient operating processes and manufacturing methods are a major competitive advantage for companies as well as making them sustainable businesses. Many large companies have already successfully adopted the “lean management” approach. However, SME manufacturers do not yet have methods available to them which have been adapted to the conditions in which they operate.

This is where the “European Regions for Innovative Productivity” project (“ERIP”) comes in. As part of this project, six small and medium-sized enterprises (SMEs) from different industries in the county of Ammerland are working with management experts from the University of Osnabrück to identify weaknesses and implement innovations in their processes. At the same time, individual employees are being given the power to organise continuous improvements in future. A window manufacturing company has already achieved significant savings by standardising its product range and optimising its internal logistics. Visits to companies in each of the partner regions have been a source of great inspiration to the businesses involved. Specifically developed by a network of economic development agencies, universities and companies with “OneNorthEast” (UK) as the lead partner, the “ERIP” method – which is based on a series of graded workshops – has been evaluated against the backdrop of experience gained with the “pilot companies”. It is currently being worked up into a reference manual for experts in the field. The six participating regions are aiming to use their own structures – “Innovation Production Centres” – to continue providing advice. A second “round of advice” involving new businesses has already started in Ammerland.

[www.erip.eu.com](http://www.erip.eu.com)



Michael Thümler  
Fertigungsleiter SIEMS Fenster-Türen, Wiefelstede  
Production Manager, SIEMS Fenster-Türen, Wiefelstede

„Durch ‚ERIP‘ ist es uns im Unternehmen gelungen, Verbesserungen im Team nachhaltig umzusetzen.“

“Thanks to ‘ERIP’, our company has successfully implemented sustainable improvements in the team.”

## FACTS & FIGURES

Gesamtbudget / Total budget:	3.281.248 €
Laufzeit / Duration:	06/2008 – 06/2011
Leitender Partner / Lead Partner:	OneNorthEast, Newcastle upon Tyne, UK
Beteiligte Mitgliedstaaten / Participating member states:	GER, NL, NO, UK, BE, SE

## QUERSCHNITTSTHEMA RESSOURCENEFFIZIENZ

Die Europäische Union hat bereits Ziele und Vorgaben für einzelne Politikfelder festgelegt. Entsprechende Strategien und Maßnahmen sollen die biologische Vielfalt erhalten, die Kreislaufwirtschaft – in ihr wird Abfall als Ressource betrachtet – stärken und zu einem effizienteren Umgang mit Energie bei der Produktion von Gütern und im Dienstleistungssektor führen. Für die produzierenden Unternehmen auch im Nordseeraum liegen wirtschaftliche Herausforderungen wie Chancen darin, Produkte mit dem Einsatz von weniger Rohstoffen und Energie herzustellen. Solche kostenwirksamen Einsparungen umzusetzen, erfordert neue und veränderte Produktionstechniken und Fertigungsverfahren. Entsprechende betriebliche Innovationen sind beispielsweise Gegenstand des Projekts „European



## MAINSTREAMING RESOURCE EFFICIENCY

The European Union has already laid down targets and standards for individual policy areas. Strategies and measures in this regard are intended to preserve biodiversity, strengthen the circular flow economy – in which waste is used as a resource – and result in the more efficient use of energy in the manufacturing and service sectors. Manufacturing industry in the North Sea Region too is presented with economic challenges and opportunities involved in manufacturing products while using fewer raw materials and less energy. Implementing such cost-efficient savings requires new and different production technologies and manufacturing processes. For example, the „European Regions for Innovative Productivity“ project (‘ERIP’) is focusing on developing industrial innovations that meet these requirements. Other aspects of saving



*Spiekeroog:  
Modellinsel der Kreislaufwirtschaft (Luftbild)  
Pilot island for the circular flow economy  
(aerial photograph)*

## DIE UNABHÄNGIGKEIT DER NORD-SEEINSELN STÄRKEN

Nach dem Prinzip „Cradle to Cradle“ – „Von der Wiege zur Wiege“, entwickelt von M. Braungart und W. McDonough – sollen Wasser, Energie und Materialien geschlossene Kreisläufe bilden und komplett wiederverwertbar sein. So wird Abfall überflüssig. Nordseeinseln sind vor allem in den Sommermonaten attraktive Tourismusziele. Dadurch steigt der Verbrauch von Wasser, Energie und Materialien besonders in der Hochsaison stark an. Der Transport vom Festland ist aufwendig und kostenintensiv. Darüber hinaus zeigen sich auf Inseln mit ihrem eng begrenzten Raum die Probleme, die aus der Abhängigkeit von Rohstoffen und der Produktion von Abfall entstehen, besonders deutlich. Um die Eigenversorgung von zehn Nordseeinseln zu verbessern und zu erhalten, erarbeiten und erproben die niederländische Provinz Friesland und 21 Projektpartner aus sechs Ländern im Projekt „Cradle to Cradle Islands“ entsprechende Lösungen.

Auf der Modellinsel Spiekeroog – sie zählt wie die Schleswig-Holsteinische Insel- und Halligkonferenz, der Oldenburgisch-Ostfriesische Wasserverband (OOWV) und EPEA Internationale Umweltforschung GmbH zu den deutschen Projektpartnern – stellen die Entwicklung von innovativen Energiekonzepten, die Untersuchung von Materialaspekten bei Bauvorhaben und die Erhaltung der Süßwasserlinse die zentralen Projektaktivitäten dar. Um die festlandunabhängige Trinkwasserversorgung auf Spiekeroog langfristig sicherzustellen, prüft der OOWV in Kooperation mit der Inselgemeinde Möglichkeiten, die Versickerungsrate von Regenwasser zu erhöhen. Auf der Insel Pellworm in Schleswig-Holstein steht ein umweltfreundlicherer Tourismus im Vordergrund. Hier sollen emissionsarme Ferienhäuser mit Modellcharakter für andere Inseln entstehen.

[www.c2cislands.org](http://www.c2cislands.org)

## STRENGTHENING THE AUTONOMY OF NORTH SEA ISLANDS

According to the „Cradle to Cradle“ principle developed by M. Braungart and W. McDonough, water, energy and materials should form a closed circuit and be completely recyclable. This makes waste unnecessary. North Sea Islands are attractive tourist destinations, particularly during the summer months. This significantly increases the consumption of water, energy and materials, especially during the high season. Transporting them from the mainland is an expensive and time-consuming process. Moreover, with their very limited space, islands show particularly clearly the problems that arise from dependency on raw materials and the production of waste. In order to improve the self-sufficiency of ten North Sea islands, the Dutch province of Friesland together with 21 project partners from six countries is working on and testing suitable solutions as part of the „Cradle to Cradle Islands“ project.

The key project initiatives on the pilot island of Spiekeroog – along with the Schleswig-Holstein Insel- und Halligkonferenz, the Oldenburgisch-Ostfriesische Wasserverband (OOWV) and EPEA Internationale Umweltforschung GmbH one of the German project partners – are to develop innovative energy concepts, to test materials in building plans and to preserve the freshwater lens. The OOWV is cooperating with the island municipality to investigate the options for increasing the infiltration capacity of rainwater in order to secure a long-term drinking water supply on Spiekeroog which is independent of the mainland. On the island of Pellworm in Schleswig-Holstein, the focus is on making tourism more environmentally friendly. The aim is to build low-emission holiday homes there which will serve as a model for other islands.

[www.c2cislands.org](http://www.c2cislands.org)



## FACTS & FIGURES

Gesamtbudget / Total budget:	3.589.880 €
Laufzeit / Duration:	01/2009 – 07/2012
Leitender Partner / Lead Partner:	Province of Fryslân, Leeuwarden (NL)
Beteiligte Mitgliedstaaten / Participating member states:	GER, NL, UK, DK, SE, NO

Bernd Fiegenheim  
Bürgermeister der Gemeinde Spiekeroog  
Mayor of the Municipality Spiekeroog

„Die Natur, der Ortskern, die Süßwasserlinse sowie die Autofreiheit machen die Insel Spiekeroog einzigartig. INTERREG hilft, dies zu erhalten und zu stärken und neue Lösungen für die nachhaltige Nutzung von Ressourcen zu entwickeln.“

“What makes Spiekeroog unique are its natural environment, its idyllic village, the freshwater lens and the fact that cars are not allowed on the island. INTERREG helps to preserve and reinforce all of this and develop new solutions for the sustainable use of resources.”

Regions for Innovative Productivity“ („ERIP“). Mit weiteren Aspekten der Schonung und Sicherung von Ressourcen auf den Nordseeinseln befasst sich das Projekt „Cradle to Cradle Islands“ („C2C Islands“). ■

and safeguarding resources on the islands of the North Sea are the subject of the “Cradle to Cradle Islands” project (“C2C Islands”). ■



NEUE IDEEN FÜR DEN NORDSEEERAUM  
NEW IDEAS FOR THE NORTH SEA AREA

Weniger, älter, bunter? –  
Antworten auf den  
demografischen Wandel

Fewer, older, more diverse? –  
Responses to demographic  
change

3.7



Der demografische Wandel gehört zu den großen Herausforderungen für die zukünftige Entwicklung Europas – und damit auch des Nordseeraums. „Weniger“, „älter“, „bunter“ lauten die gängigen Schlagworte, um die Veränderungen zu beschreiben. Dabei wird es auch künftig Regionen geben, die attraktiv sind und in denen Menschen gerne leben möchten. Andere Orte verlieren Einwohner: Sie können vieles, was für einen attraktiven und lebenswerten Ort als selbstverständlich gilt, nicht mehr bieten. Doch auch Schrumpfen und Altern eröffnen Chancen – wenn die Akteure vor Ort wissen, was sie tun können.

## ÄLTERE MENSCHEN – NEUE CHANCEN

In den nächsten 30 Jahren wird die Gruppe der über 75-Jährigen in der Europäischen Union um 75 Prozent wachsen. Auch in der Nordseeregion nimmt die Zahl der älteren und alten Menschen stark zu. Diese Entwicklung bietet Chancen. So können die Älteren ihre im Berufsleben gewonnenen Erfahrungen weitergeben. Sie helfen, die Wirtschaft in der Nordseeregion wettbewerbsfähiger zu machen. Seniorinnen und Senioren sind heute nicht nur leistungsfähiger und aktiver, viele haben auch eine hohe Kaufkraft. Neue Produkte und Dienstleistungen für ältere Menschen zu entwickeln, bietet Unternehmen ökonomische Chancen. So lassen sich neue Geschäfts- und Arbeitsmöglichkeiten für alle Altersgruppen schaffen – ein zentraler Aspekt, um junge Menschen in der Region zu halten oder sogar hinzuzugewinnen. →

Demographic change is one of the major challenges facing the future development of Europe – and with it the North Sea Region. “Fewer”, “older”, “more diverse” – these are the buzzwords used to describe the changes. In future, there will also be regions which are attractive and in which people would like to live. Other places will lose population. They will no longer be able to provide many things that make a location attractive and liveable. Yet shrinking and aging also bring opportunities – provided that the local actors know what they can do.

## OLDER PEOPLE – NEW OPPORTUNITIES

Over the next 30 years, the over-75 age group in the European Union will increase by 75%. The number of elderly and old people will also see a rapid increase in the North Sea Region. This trend provides opportunities. For example, older people can pass on the experience they have gained in their professional life, helping to make trade and industry in the North Sea Region more competitive. Nowadays, senior citizens are not only more capable and more active, many of them also have considerable purchasing power. Developing new products and services for older people provides businesses with economic opportunities. This creates new business and employment opportunities for all age groups – a key aspect in retaining young people in the region or even attracting them to the region.

## SUITABLE LOCAL FACILITIES FOR EVERY AGE

Child, family and elder-friendly facilities, including those that assist in the balancing of family and work, will become even more important in future. Many small commu- →

# PROJEKT „DEMOGRAPHIC CHANGE (DC NOISE)“

*Neue Infrastrukturangebote –  
der Bürgerbus  
New infrastructure facilities –  
the citizens' bus*



## NEUE CHANCEN IN EINEM SCHRUMPFENDEN EUROPA

Um sich den demografischen Veränderungen zu stellen und „Antworten“ zu erarbeiten, kooperieren im Projekt „Demographic Change: New Opportunities in Shrinking Europe“ („DC NOISE“) neun Partner in der Nordseeregion. Auf deutscher Seite sind – unter Leitung der niederländischen Region Twente – die Freie und Hansestadt Hamburg, der Regionalverband Niedersachsen/Bremen und weitere regionale Kooperationspartner mit dabei.

„DC NOISE“ weckt Aufmerksamkeit für das Thema – das ist eines der wichtigsten Ziele – und bringt den demografischen Wandel stärker in die Diskussion der jeweiligen regionalen Akteure ein. Damit soll die Nordseeregion auf die demografische Zukunft vorbereitet werden: auf den Umgang mit den negativen Folgen, aber auch auf die vielfältigen Chancen. Dabei stehen Fragen des Arbeitsmarktes, vor allem zur Beschäftigung älterer Arbeitnehmer, der regionalen Infrastrukturversorgung und des Wohnungswesens im Mittelpunkt.

Lernen von anderen wird bei der Bewältigung dieser Aufgaben großgeschrieben. So wurde beispielsweise ein transnationaler Wohnatlas entwickelt. In ihm werden Beispiele aus den Regionen der neun Projektpartner von „DC NOISE“ vorgestellt, die mit Blick auf den demografischen Wandel als vorbildlich gelten („Best Practice“). Sie zeigen die Planung und Umsetzung von Vorhaben, die an die demografischen Erfordernisse angepasst sind: barrierefreie Bauvorhaben, altersgerechte Wohnungsgestaltung, neue Wohnformen wie das Mehrgenerationenwohnen oder „Dorf im Dorf“, zukunftsgerichtete Wohnumfeldgestaltung, aber auch neue Mobilitäts- (Bürgerbus) und Infrastrukturangebote (Lieferservice).

[www.dcnnoise.eu](http://www.dcnnoise.eu)

## NEW OPPORTUNITIES IN SHRINKING EUROPE

In order to face up to demographic change and work out “responses”, nine partners in the North Sea Region are cooperating in the “Demographic Change: New Opportunities in Shrinking Europe” project (“DC NOISE”). Partners on the German side – the Dutch region of Twente being the lead partner – include the Free and Hanseatic City of Hamburg, the Lower Saxony/Bremen Regional Association and other regional cooperation partners.

“DC NOISE” raises awareness of the subject – that is one of its most important objectives – and introduces demographic change more forcefully into the debate with the relevant regional actors. This is intended to prepare the North Sea Region for the demographic future and for dealing with the negative consequences and the range of opportunities. The focus is on issues relating to the labour market, especially the employment of older people, regional infrastructure services and housing.

Learning from others will become a major issue in managing these tasks. For example, a transnational housing atlas has been developed. It contains examples from the regions of the nine “DC NOISE” project partners which are considered best practice in terms of tackling demographic change. They show the planning and implementation of projects tailored to demographic requirements: barrier-free building projects, age-appropriate interior design, new types of dwelling such as multi-generation homes or “village within a village”, future-proof design of the residential environment as well as new mobility (“citizens’ buses”) and infrastructure (delivery services) options.

[www.dcnnoise.eu](http://www.dcnnoise.eu)



## FACTS & FIGURES

Gesamtbudget / Total budget:	6.134.002 €
Laufzeit / Duration:	06/2008 – 05/2011
Leitender Partner / Lead Partner:	Region of Twente Enschede (NL)
Beteiligte Mitgliedstaaten / Participating member states:	GER, NL, B, NO, UK

## PASSENDE ANGEBOTE VOR ORT FÜR JEDES LEBENSALTER

Kinder-, familien- und altenfreundliche Angebote, auch solche zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf, werden künftig noch wichtiger. Viele kleinere Kommunen können diese Aufgaben nicht allein bewältigen. Dann sind Netzwerke mit verschiedenen Partnern, die Maßnahmen für eine kinder-, familien- und altenfreundliche Gesellschaft entwickeln und umsetzen, unerlässlich. Ganz wichtig ist das Thema Wohnen. Wohnen im Alter, Mehrgenerationenwohnen, Neubau von Altenwohnungen und Gemeinschaftseinrichtungen – damit sind ganz unterschiedliche Ansprüche verbunden, die bedient werden müssen. →

Guido Sempell  
Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Landesplanung und Landschaftsplanung  
Free and Hanseatic City of Hamburg, Ministry of Urban Development and Environment, Office of Regional and Country Planning

„Obwohl Hamburg nicht zu den schrumpfenden Städten in Europa gehört, war die Projektarbeit wichtig, da es so gelungen ist, in der Verwaltung die Sensibilität für das Thema des demografischen Wandels und seine Konsequenzen deutlich zu erhöhen. Zudem haben wir von Projekten aus anderen beteiligten Regionen vieles bereits lernen können, bevor wir selbst in die Situation kommen.“

“Although Hamburg is not among Europe’s shrinking cities, the project was very important because it has been so successful in substantially raising awareness in government of the subject of demographic change and its consequences. In addition, we have already been able to learn a lot from projects in other participating regions before we get into the situation ourselves.”

nities are unable to manage these tasks alone. In this case, networks involving a variety of partners that develop and implement measures to create a child, family and elder-friendly society are indispensable. The subject of housing is very important. Housing provision for older people, multi-generation housing, new-build flats for older people and collective facilities – these have completely different requirements which have to be satisfied. →

*Nordseeweites Lernen  
in der „Northern Maritime University“  
North Sea Region-wide learning  
at the “Northern Maritime University”*



## BILDUNG OHNE GRENZEN

Die Seewirtschaft im Nordseeraum sucht dringend Fachkräfte. Denn das Seeverkehrsaufkommen steigt, die Herausforderungen im Umweltschutz nehmen zu und der Schiffstransport muss mit Straße und Schiene vernetzt werden. Gleichzeitig verändern sich die Anforderungen: Gefragt sind multidisziplinäre Kenntnisse und Fertigkeiten, die mit den Erfordernissen der Unternehmen besser übereinstimmen. Der Nordseeraum verfügt in wichtigen Fachdisziplinen über eine Reihe international renommierter Hochschulen. Hier setzt das Projekt „Northern Maritime University“ an, ein Netzwerk von zehn Hochschulen unter Leitung der „Napier Universität“ in Edinburgh. Aus Norddeutschland sind die Fachhochschule Lübeck, die Jacobs Universität Bremen, die Hochschule Bremen und die Universität Hamburg als Partner beteiligt. Das Netzwerk schafft unter dem Begriff „Innovative Maritime Education“ ein neues, nordsee-weites Aus- und Weiterbildungsangebot für die Seeverkehrswirtschaft. Das Projekt hat in enger Zusammenarbeit mit Leitunternehmen der Branche sieben Kursmodule zu ökonomischen, technologischen und ökologischen Themen entwickelt. Sie wurden 2010 in einer Pilotphase als E-Learning-Angebote und in Form von Präsenzveranstaltungen getestet. Fünf weitere Kurse werden gegenwärtig erarbeitet. Durch die gemeinsame Anerkennung der Kursangebote wird die Mobilität von Studierenden und Arbeitskräften in der Seeverkehrswirtschaft erleichtert. Das Konzept der „Travelling Lecture“ ermöglicht Studierenden, vom Know-how in anderen Nordseestaaten im Rahmen ihrer Ausbildung zu profitieren. Die „Northern Maritime University“ wird im Sommer 2012 mit ihrer gesamten Angebotspalette auf dem Markt sein.

[www.nsr.nm-uni.eu](http://www.nsr.nm-uni.eu)

## EDUCATION WITHOUT BORDERS

The maritime industry in the North Sea Region is urgently seeking skilled workers. As the volume of marine traffic expands, the environmental challenges increase and sea transport must be coordinated with road and rail. At the same time, the requirements are changing. The demand is for multi-disciplinary knowledge and skills which are better matched to the industry's needs. The North Sea Region has a range of internationally renowned universities at its disposal that specialise in major technical disciplines. The aim of the “Northern Maritime University” is to create a network of ten universities led by Napier University in Edinburgh. The North German partners are the University of Applied Sciences in Lübeck, Jacobs University in Bremen, Bremen University of Applied Sciences and the University of Hamburg. The network is creating a new North Sea-wide education and training offering for the maritime business sector under the heading of “Innovative Maritime Education”. Working closely with leading companies in the industry, the project is developing seven course modules on economic, technological and environmental subjects. They were tested during a pilot phase in 2010 as e-learning programmes and in the form of face-to-face events. Five further courses are currently in preparation. The mutual recognition of course offerings will make it easier for students and workers to move around within the maritime industry. The concept of “travelling lectures” will enable students to benefit from expertise in other North Sea countries as part of their training. The “Northern Maritime University” with its full range of offerings will be launched in summer 2012.

[www.nsr.nm-uni.eu](http://www.nsr.nm-uni.eu)



Prof. Jens Froese  
Jacobs Universität Bremen  
Jacobs University, Bremen

## FACTS & FIGURES

Gesamtbudget / Total budget:	3.199.014 €
Laufzeit / Duration:	01/2008 – 12/2010
Leitender Partner / Lead Partner:	Transport Research Institute, Napier University, Edinburgh (UK)
Beteiligte Mitgliedstaaten / Participating member states:	GER, NO, SE, DK, UK

„Durch die enge Kooperation von Hochschulen und Unternehmen schafft die ‚Northern Maritime University‘ ein zukunftsweisendes und bedarfsgerechtes Angebot für grenzenlose Aus- und Weiterbildung in der Seeverkehrswirtschaft.“

“As a result of the close cooperation between universities and industry, the ‘Northern Maritime University’ is creating a forward-looking and demand-led programme of cross-border training in the maritime industry.”

## KEINE CHANCEN OHNE BILDUNG

Bildung ist ein zentrales Thema, gerade im Zusammenhang mit dem demografischen Wandel. Es gilt, steigende Bildungsanforderungen der Gesellschaft und des Arbeitsmarktes, orientiert an den wichtigen Wirtschaftszweigen der Region, zu bewältigen – und dies angesichts von Fachkräftemangel und immer weniger jungen Menschen, die überhaupt für eine Ausbildung zur Verfügung stehen. Weiterbildung und lebenslanges Lernen sind deshalb unerlässlich. Auch Integration findet mittels Bildung statt. Wenn es gelingt, Zuwanderer und ihre Kinder, aber auch bildungsferne einheimische Bevölkerungsgruppen über Bildungsangebote zu qualifizieren, wird Integration ein wichtiger Standortfaktor der Region im Wettbewerb um Unternehmen und die „besten Köpfe“. Der Nordseeraum bietet bereits eine vielfältige Bildungslandschaft und international renommierte Hochschulen – exzellente Voraussetzungen, die sich weiter ausbauen lassen. ■

## NO OPPORTUNITIES WITHOUT EDUCATION

Education is a key issue, particularly in connection with the demographic change. The increasing educational requirements of society and the labour market aimed at the region’s main industries must be tackled, even in the face of a shortage of skilled labour and ever fewer young people who are available for training in the first place. Continuous training and lifelong learning are therefore essential. Integration is also achieved through education. If it is successful in providing migrants and their children as well as educationally disadvantaged indigenous population groups with educational programs so that they can obtain qualifications, integration will become a major location factor in the competition to attract businesses and the “best people”. The North Sea Region already offers a varied education sector and internationally renowned universities – excellent foundations that can continue to be built on. ■



**AUSBLICK**

**OUTLOOK**

**4**



Ausblick

Outlook



Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) hat eine Expertise zu den Ergebnissen und zur zukünftigen Ausgestaltung des INTERREG-Nordseeprogramms nach 2013 erstellt. Den Rahmen bildete eine Studie des Difu, die der Deutsche Ausschuss des INTERREG IV B-Nordseeprogramms beauftragte. Im Zuge der Erarbeitung wurde die Fachkompetenz von Themenexperten, Projektakteuren, Programmverantwortlichen aus Verwaltung, Wissenschaft, Wirtschaft und Verbänden mit einbezogen, etwa in Form von zahlreichen Expertengesprächen und zwei Workshops. Dieser Abschnitt fasst auszugsweise wesentliche Ergebnisse der Untersuchung zusammen.

## MEHRWERT TRANSNATIONALER ZUSAMMENARBEIT

INTERREG-Projekte im Nordseeraum geben Antworten auf aktuelle Herausforderungen in wichtigen Themenfeldern – dies zeigen die oben vorgestellten Projektbeispiele sehr deutlich. Welche Vorteile aus der Zusammenarbeit mit Partnern aus dem Nordseeraum, aus transnationaler Kooperation insgesamt erwachsen, lässt sich generell so zusammenfassen:

**Besondere Potenziale aktivieren:** Wie jede Region verfügt auch der Nordseeraum über Eigenschaften, die ihn unverwechselbar machen – sie können gleichzeitig Quelle für eine nachhaltige Entwicklung sein, etwa die hervorragenden Möglichkeiten der Energiegewinnung auf dem Meer. Das Projekt „POWER cluster“ trägt dazu bei, die Offshore-Windenergie im Nordseeraum voranzubringen.

**Nordseethemen voranbringen:** Bei aller Vielgestaltigkeit gibt es eine große Menge Gemeinsamkeiten und damit auch gemeinsame Themen. Maritimes gehört ebenso

The German Institute of Urban Affairs (Deutsches Institut für Urbanistik, Difu) has written an expert report on the results and the future shape of the INTERREG North Sea Region Programme after 2013. It is based on a study by Difu which was commissioned by the German Committee of the INTERREG IV B North Sea Region Programme. In the course of its preparation, the specialist skills of subject experts, project actors, and programme stakeholders from government, science, industry and representative organisations were called upon, e.g. in the form of numerous expert discussions and two workshops. This section is an extract containing the main findings of the study.

## ADDED VALUE OF TRANSNATIONAL COOPERATION

INTERREG projects in the North Sea Region are providing answers to current challenges in important priority areas, as clearly shown in the examples of projects presented above. The benefits which have accrued from cooperating with partners from the North Sea Region and from transnational cooperation in general can be summarised as follows:

**Activating specific potential:** Like every region, the North Sea Region also has characteristics that make it unique – they may at the same time be a source of sustainable development, such as the outstanding opportunities offered by offshore energy production. The “POWER cluster” project helps to promote offshore wind energy in the North Sea Region.

**Promoting North Sea priorities:** Despite the diversity, there are a large number of similarities and therefore shared priorities. This includes the maritime industry and

dazu wie Fragen des Küstenschutzes. Die gemeinsamen Herausforderungen der Nordseeinseln für ein nachhaltiges Umwelt- und Ressourcenmanagement etwa sind Anliegen des Projekts „Cradle to Cradle Islands“.

**Grenzenlose Problemlösungen erarbeiten:** Ob Meeresverschmutzung, Sturmfluten oder Verkehrslawinen – viele Probleme Norddeutschlands machen nicht an Ländergrenzen halt. Sie lassen sich nur gemeinsam mit den Nachbarn anpacken. Die Projekte „Ballast Water Opportunity“ und „Clean North Sea Shipping“ zeigen beispielhaft für viele INTERREG-Aktivitäten, wie Gefahren für die Luft- und Wasserqualität der Nordsee angegangen werden – indem die Projektpartner etwa gemeinsame Standards entwickeln.

**Gemeinsame Fragen – viele Antworten:** Gesellschaftliche Megatrends wie der demografische Wandel stellen Städte und Regionen im gesamten Nordseeraum vor große Herausforderungen – es geht darum, Lebensqualität und Wohlstand zu sichern. Patentlösungen gibt es nicht. INTERREG-Projekte wie „Demographic Change: New Opportunities in Shrinking Europe“ zeigen: Bewährte Ansätze der europäischen Projektpartner beflügeln die Arbeit vor Ort. Die Projektanliegen gewinnen in Politik und Öffentlichkeit an Aufmerksamkeit – ein weiterer Effekt der europäischen Kooperation.

**Mehr als die Summe der Teile:** Die Zusammenarbeit im Nordseeraum erlaubt es, die Kräfte zu bündeln. Ein echter Mehrwert kann so entstehen. Die Kooperation von Hochschulen im Rahmen der „Northern Maritime University“ etwa schafft beträchtliche Synergien. Das Projekt bietet Studierenden wie Berufstätigen innovative Aus- und Weiterbildungsangebote für die Seeverkehrswirtschaft – ihnen eröffnet sich nun ein breites Spektrum an Kompetenzen der beteiligten Einrichtungen. Lokale Kompetenzen gewinnen so durch das Nordseeprogramm international an Sichtbarkeit.

**Europa vor Ort verwirklichen:** Die Europäische Union hat sich dem Weg einer nachhaltigen Entwicklung verschrieben – mit ehrgeizigen Zielen und Vorgaben. Diese betreffen etwa den Klimaschutz und das Umweltrecht. Projekte wie „CARE-North“ zeigen, wie im Sinne dieser Vorgaben klimafreundliche und nachhaltige Verkehrslösungen vor Ort vorangebracht werden.

**Raum für neue Ideen:** INTERREG-Projekte sind oft ideale Labore, um neue Lösungen für wichtige Probleme der Raum- und Regionalentwicklung zu entwickeln und zu erproben – besonders dann, wenn nicht nur verschiedene

coastal protection issues. The common challenges facing the North Sea islands, such as achieving sustainable environmental and resource management are the subject of the “Cradle to Cradle Islands” project.

**Solving problems across borders:** Whether it’s marine pollution, storm surges or traffic tailbacks, many problems do not stop at national borders. They can only be tackled jointly with neighbouring regions. Serving as examples for many INTERREG activities, the “Ballast Water Opportunity” and “Clean North Sea Shipping” projects are best practices for managing risks to air and water quality in the North Sea – with the project partners developing common standards.

**Common questions – many answers:** Social megatrends such as demographic change constitute major challenges for cities and regions throughout the North Sea Region – it’s all about guaranteeing quality of life and prosperity. There are no quick fixes. INTERREG projects such as “Demographic Change: New Opportunities in Shrinking Europe” show that tried and tested approaches by European partners boost local initiatives. The project objectives are raising the awareness of politicians and the public – another effect of European cooperation.

**Greater than the sum of its parts:** Cooperation in the North Sea Region makes it possible to join forces. This can give rise to real added value. For example, the cooperation between universities in the context of the “Northern Maritime University” is creating significant synergies. The project offers students and professionals innovative training programmes for the maritime industry, with the institutions involved opening up a wide range of competencies to them. In this way, the North Sea Region programme will showcase local competencies at international level.

**Making Europe local:** The European Union has committed itself to the path of sustainable development with ambitious targets and standards, mainly concerning climate protection and environmental law. Projects like “CARE-North” show how climate-friendly and sustainable transport solutions can be promoted locally on the basis of these standards.

**Space for new ideas:** INTERREG projects are often ideal laboratories for developing and trialling solutions to important spatial and regional development problems – especially when it is not only different countries but also different social groups that are cooperating. For example, the “enerCOAST” project shows how pilot solutions for

Länder, sondern auch unterschiedliche gesellschaftliche Gruppen kooperieren. Das Projekt „enerCOAST“ beispielsweise zeigt, wie im Zusammenspiel von Landwirtschaftsbetrieben, Naturschutzorganisationen, Energieversorgern und Wissenschaft Pilotlösungen für regionale Wertschöpfungsketten bei erneuerbaren Energien entstehen.

## NEUE RAHMENBEDINGUNGEN

---

Mit dem Jahr 2014 rückt auch der Beginn einer neuen Phase der europäischen Kohäsionspolitik – und damit auch einer neuen Runde transnationaler Kooperation – in absehbare Nähe. Entsprechende Vorbereitungen werden zeitnah starten müssen. Sowohl auf europäischer Ebene als auch im Nordseeraum setzen aktuelle politische Strategien mögliche Akzente für ein künftiges Nordseeprogramm.

### Strategie Europa 2020

Mit der Strategie „Europa 2020“ hat die Europäische Union einen neuen „Fahrplan“ formuliert. Er beschreibt Wege, um zu Antworten auf die zentralen gesellschaftlichen, ökonomischen und ökologischen Herausforderungen unserer Zeit zu kommen. „Europa 2020“ basiert auf drei sich gegenseitig verstärkenden Prioritäten. Sie umfassen die Entwicklung einer auf Wissen und Innovation gestützten Wirtschaft, die Förderung einer ressourcenschonenden, ökologischeren und wettbewerbsfähigeren Wirtschaft sowie die Förderung einer Wirtschaft mit hoher Beschäftigung und ausgeprägtem sozialem und territorialem Zusammenhalt. Auf einen knappen Nenner gebracht: Es geht um ein intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum.

Ziele und Leitinitiativen der Strategie „Europa 2020“ bieten Orientierungen für die künftige transnationale Zusammenarbeit. Zugleich machen die in dieser Publikation dargestellten Beispiele deutlich: Die Aktivitäten im Nordseeprogramm liefern schon heute interessante und wertvolle Beiträge zu den wesentlichen Schwerpunkten dieser Strategie.

### Nordseestrategie

Auch wichtige Akteure des Nordseeraums wie z. B. der Ausschuss der Regionen oder die Nordseekommission haben sich aufgemacht, eine gemeinsame Strategie zu formulieren, um die Kooperationen, Ideen und gemeinsamen Bedarfe dieses Raums für die nächste EU-Programmperiode weiterzuentwickeln. Als strategisch bedeutsame Themenfelder werden formuliert: Management des Meeresraums, Steigerung der Erreichbarkeit und

regional value chains in renewable energies can be developed in the interplay of agricultural businesses, nature conservation organisations, energy suppliers and the scientific community.

## NEW CONDITIONS

---

A new phase of European cohesion policy – and also a new round of transnational cooperation – will be starting in 2014. The relevant preparations will have to begin in the near future. Both at European level and in the North Sea Region, current political strategies are setting a possible agenda for a future North Sea Region Programme.

### The Europe 2020 Strategy

With the “Europe 2020” Strategy, the European Union has developed a new “timetable”. It describes ways of responding to the key social, economic and environmental challenges of our times. “Europe 2020” is based on three mutually reinforcing priorities. They encompass the development of an economy based on knowledge and innovation, the promotion of a resource-efficient, more environmentally friendly and competitive economy and the promotion of an economy with high levels of employment and well established social and territorial cohesion. To sum up, it’s about achieving smart, sustainable and inclusive growth.

The objectives and flagship initiatives of the “Europe 2020” Strategy provide guidelines for future transnational cooperation. At the same time, the examples described in this publication make it clear that the activities in the North Sea Region Programme are already making interesting and valuable contributions to the key priorities of this strategy.

### North Sea strategy

Major actors in the North Sea Region such as the Committee of the Regions or the North Sea Commission have also set out to formulate a joint strategy to ensure the continued development of the cooperative ventures, ideas and shared requirements of this region for the next EU programme period. The following priority strategic areas have been formulated: managing maritime space, increasing accessibility and clean transport, tackling climate change and developing attractive and sustainable communities. Promoting innovation is accorded particular importance as a horizontal priority.

It is already becoming clear that the drafts of a future North Sea strategy show great similarities to current activ-

umweltfreundliche Verkehrstechnologien, Reaktionen auf den Klimawandel, Entwicklung attraktiver und nachhaltiger Kommunen. Der Innovationsförderung wird als Querschnittspriorität besondere Bedeutung eingeräumt.

Es wird bereits deutlich: Die Entwürfe einer künftigen Nordseestrategie weisen große Übereinstimmungen mit den laufenden Aktivitäten im Nordseeprogramm auf. Bei der weiteren inhaltlichen Ausgestaltung kann damit auf einen reichen Erfahrungsschatz zurückgegriffen werden. Im Gegenzug werden künftige Programme und Projekte der transnationalen Kooperation zur Umsetzung einer solchen Nordseestrategie beitragen können. Sie werden dadurch sicher auch von Politik und Öffentlichkeit noch stärker beachtet.

## STRATEGISCHE POSITIONIERUNG – ALLEINSTELLUNGSMERKMALE EINES ZUKÜNFTIGEN NORDSEEPROGRAMMS

---

INTERREG (B) weist eine Reihe von Besonderheiten gegenüber anderen EU-Programmen auf – auch dies machen die vorgestellten Projektbeispiele deutlich. Diese Alleinstellungsmerkmale, die INTERREG auszeichnen und die weiter gestärkt werden sollten, lassen sich so auf einen kurzen Nenner bringen:

**Der Raum im Mittelpunkt:** INTERREG stellt die Entwicklung und das Zusammenwachsen des Raums in den Vordergrund – es unterscheidet sich darin von allen anderen EU-Programmen. Die vorgestellten Projekte zeigen, welche Fortschritte durch INTERREG bereits erreicht wurden. Auch die Territoriale Agenda der Europäischen Union und ihre Fortschreibung stärken die Bedeutung des Raums – und damit die Ziele von INTERREG. Sie fordern ein integratives, intelligentes und nachhaltiges Europa der vielfältigen Regionen. „NorVision“, vor einigen Jahren als räumliches Entwicklungskonzept für den Nordseeraum erarbeitet, und die aktuellen Überlegungen für eine Nordseestrategie konzentrieren Fragen der Raumentwicklung auf Norddeutschland und den Nordseeraum.

**Ein breites Themenspektrum:** Themenbreite, Fokussierung auf Querschnittsthemen und ihre Verknüpfung mit dem Ziel der Raumentwicklung bilden eine weitere besondere Qualität des Nordseeprogramms. Diese Ausrichtung fortzusetzen und zu stärken sollte auch künftig das Ziel der INTERREG-Aktivitäten im Nordseeraum sein.

**Transnationalität erklären und stärken:** Auch wenn der Begriff des „Transnationalen“ nicht einfach zu erklären ist: Auch künftig sollten nur Anliegen und Vorhaben geför-

ities in the North Sea Region Programme. It will therefore be possible to tap into a wealth of experience when drawing up future terms of reference. In return, future transnational cooperation programmes and projects will be able to contribute to the implementation of such a North Sea strategy, thereby also ensuring that policymakers and the public will take even more notice of them.

## STRATEGIC POSITIONING – UNIQUE FEATURES OF A FUTURE NORTH SEA REGION PROGRAMME

---

INTERREG (B) boasts a range of features that distinguish it from other EU programmes, which is also evident from the above project examples. These unique features which characterise INTERREG and which should be further strengthened can be summarised as follows:

**Focus on the spatial development:** INTERREG focuses on spatial development and integration – this is what distinguishes it from all other EU programmes. The above projects show the progress that INTERREG has already made. The European Union’s Territorial Agenda and its continuation reinforce the significance of spatial development – and therefore the objectives set by INTERREG for an inclusive, smart and sustainable Europe of diverse regions. Established some years ago as a spatial development plan for the North Sea Region, “NorVision”, together with the current deliberations on a North Sea strategy, concentrate spatial development issues on Northern Germany and the North Sea Region.

**A wide range of themes:** A range of themes, a focus on horizontal priorities and their link to the objective of spatial development are another of the North Sea Region Programme’s special qualities. The objective of INTERREG activities in the North Sea Region should be to continue and strengthen this focus in future.

**Explaining and promoting transnationality:** Even though the concept of “transnationality” is not easy to explain, only initiatives and projects which are of transnational importance should be promoted in future because they relate to a well considered and sustainable spatial development process. They require cooperation in extensive cross-border regions that crosses administrative, institutional and geographic borders. The projects show, in an exemplary manner, how important it is to learn from others, exchange experiences and test selected solutions in pilot applications.

dert werden, die transnational von Bedeutung sind. Denn gerade sie beziehen sich auf eine ausgewogene und nachhaltige Raumentwicklung. Sie erfordern Kooperation in staatenübergreifenden Großregionen – über administrative, institutionelle und geografische Grenzen hinweg. Wie wichtig das Lernen von anderen, der Erfahrungsaustausch und das Testen ausgewählter Lösungsansätze in Pilotanwendungen sind, zeigen die Projekte beispielhaft.

**INTERREG als Kreativprogramm:** INTERREG ermöglicht es stärker als andere Programme, neue Ansätze zu erproben – und eventuell auch einmal festzustellen, was nicht funktioniert. Bisher sind INTERREG-Projekte auf ein durchaus eher größeres Finanzbudget angelegt. Wichtiger werden könnten künftig Projekte mit stärker experimentellem Charakter.

## ANREGUNGEN FÜR THEMEN EINES ZUKÜNFTIGEN NORDSEEPROGRAMMS

---

Im aktuellen Nordseeprogramm stehen die Prioritäten Innovationsförderung, Umweltmanagement, Erreichbarkeit und nachhaltige Entwicklung der Städte und Regionen im Mittelpunkt. Die bisherigen Erfahrungen zeigen: Diese Themenbereiche sollten im Großen und Ganzen fortgeführt werden. Aus norddeutscher Perspektive werden allerdings einige Akzentuierungen und Ergänzungen vorgeschlagen.

**Transnationale Strategien der Innovationsförderung:** Technologietransfer-Einrichtungen, Wirtschaftsförderungen und andere Akteure der Innovationsförderung im Nordseeraum sollten sich noch stärker vernetzen – um gemeinsam Strategien und Aktionen zu entwickeln und abzustimmen und eine innovationsbasierte Wirtschaft im Sinne der Strategie „Europa 2020“ zu fördern. Ganz konkrete Innovationsaktivitäten in Wirtschaft, Gesellschaft und Verwaltung zu unterstützen, sollte als Querschnittsziel über alle Themen hinweg fortgeführt werden.

**Transnationale Cluster:** Die bisherigen Aktivitäten zur transnationalen Verknüpfung von Clustern, Forschungs- und Innovationsnetzwerken sollten fortgeführt werden – etwa in den maritimen („blauen“) und umweltbezogenen („grünen“) Wirtschaftsbereichen. So entstehen für die beteiligten Unternehmen und Forschungseinrichtungen Plattformen für neue Technologie- und Wirtschaftskontakte. Gleichzeitig gewinnen die Kompetenzen des Nordseeraums international an Sichtbarkeit.

**INTERREG as a creative programme:** INTERREG makes it possible, more so than other programmes, to test out new approaches – and even, where appropriate, establish what doesn't work. Until now, INTERREG projects have been based on a rather large financial budget. Projects of a more experimental nature may become more important in future.

## SUGGESTED THEMES FOR A FUTURE NORTH SEA REGION PROGRAMME

---

The priorities for the current North Sea Region Programme are innovation promotion, environmental management, accessibility and the sustainable development of cities and regions. Previous experience shows that, in general, these priority areas should continue to be pursued. However, from a North German perspective, we would propose accentuating some points and adding others.

**Transnational strategies for innovation promotion:** Technology transfer centres, economic development agencies and other actors involved in promoting innovation in the North Sea Region should forge closer links in order to develop and coordinate common strategies and actions and promote an innovation-based economy as defined in the “Europe 2020” Strategy. Providing support for highly specific innovation activities in industry, society and government should be the horizontal objective that continues above and beyond all the priorities.

**Transnational clusters:** Previous activities aimed at forging transnational links between clusters and research and innovation networks should be continued – especially in the maritime (“blue”) and environment-related (“green”) areas of the economy. This will provide the participating companies and research institutes with platforms for making new technology and business contacts. At the same time, the North Sea Region's competencies will be showcased at international level.

**Innovative capacity of small and medium-sized enterprises:** The North Sea Region also has deficits in terms of the innovative capacity of small and medium-sized enterprises (SMEs). It is not so much about patentable research activities as improving production and operating processes and management methods. The different business and innovation cultures in the North Sea Region will provide a rich source of inspiration.

**Innovationsfähigkeit von kleinen und mittleren Unternehmen:** Auch im Nordseeraum bestehen Defizite im Hinblick auf die Innovationsfähigkeit von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU). Dabei geht es weniger um patentträchtige Forschungsaktivitäten als um verbesserte Produktions- und Betriebsabläufe sowie Managementmethoden. Die unterschiedlichen Unternehmens- und Innovationskulturen im Nordseeraum bieten dafür reichlich Inspirationen.

**Meerespolitik:** Integrierte europäische Meerespolitik umzusetzen, erfordert weiterhin große Anstrengungen der Mitgliedstaaten. INTERREG bietet besondere Chancen für eine Harmonisierung der Maßnahmen, mit denen sich dieses umweltpolitische Ziel in der Nordsee erreichen lässt. Unverzichtbar ist auch die maritime Raumordnung als ein Instrument zur Verwirklichung der Meerespolitik. Es sollte in der transnationalen Zusammenarbeit gestärkt werden.

**Ressourceneffizienz:** Der umfassende strategische Ansatz, künftig mit Energie, Materialien und Wasser effizienter umzugehen und Ressourcen zu schonen, rückt in der europäischen Politik derzeit stärker in den Vordergrund. INTERREG kann genutzt werden, um Strategien zur Ressourcenschonung und -effizienz zu entwickeln und entsprechende Maßnahmen in Pilotvorhaben voranzutreiben.

**Entwicklung von Klimaanpassungsstrategien:** Anders als zum Klimaschutz liegen zum Thema Klimaanpassung und Umsetzung von Anpassungsmaßnahmen derzeit noch nicht so viele Konzepte und Erfahrungen mit Maßnahmen vor. Dringender Handlungsbedarf besteht mit Blick auf die Erarbeitung konkreter Anpassungsmaßnahmen und Pilotlösungen – und dies in vielen Handlungsbereichen: von der Landwirtschaft über die Gesundheitsförderung, den Hochwasserschutz bis zur Stadtplanung. Maßnahmen des Klimaschutzes und solche der Klimaanpassung sollten dabei zusammen betrachtet werden, um Synergieeffekte zu erschließen.

**Verkehrswachstum:** Der Verkehr wird zunehmen – vor allem die Häfen der Nordseeregion werden mehr Schiffsverkehr bewältigen müssen. In der Folge wächst die Herausforderung, die Güter über die Hinterland-Anbindungen der Häfen zu verteilen. Diese Verkehre sollten nicht primär über zusätzliche Infrastrukturen abgewickelt werden. Es gilt vielmehr, die vorhandenen Verkehrsträger und -kapazitäten „intelligent“ zu nutzen und die Logistik zu verbessern. INTERREG könnte die Entwicklung und Erprobung praxisnaher Lösungen stärker fördern.

**Maritime policy:** Implementing integrated European maritime policy continues to require great efforts from the member states. INTERREG provides specific opportunities for them to harmonise measures that will enable them to achieve this environmental policy objective in the North Sea. Maritime planning is another essential tool for implementing maritime policy, which should be strengthened in transnational cooperation.

**Resource efficiency:** The all-embracing strategic approach to using energy, materials and water more efficiently and saving resources is currently coming to the fore in European policy. INTERREG can be used to develop strategies for conserving resources and using them more efficiently and pushing ahead with suitable measures in pilot projects.

**Developing climate adaptation strategies:** Unlike in the case of climate protection, there are still not that many concepts or experience of measures on the subject of climate adaptation or the implementation of adaptation measures. There is an urgent need for action in terms of working out specific adaptation measures and pilot solutions in many priority areas, from agriculture to urban planning via health promotion and flood prevention. To achieve synergy effects, climate protection and climate adaptation measures should be regarded as a whole.

**Traffic growth:** Traffic is set to increase and it is the ports of the North Sea Region in particular that will have to cope with additional shipping traffic. As a result, the challenge of distributing goods across the connections on the land side of the ports is increasing. Infrastructure should not be added to transport these goods. On the contrary, existing transport options and capacities should be used in a “smart” way and logistics systems should be improved. INTERREG could promote the development and testing of practicable solutions more effectively.

**Accessibility:** Some regions in the North Sea Region are not easy to reach – to the detriment of a region’s growth opportunities and quality of life. It is important to improve the integration of these regions – in view of current constraints (e.g. demographic trends) – to ensure the inclusive development of the North Sea Region as a whole. This should be reflected more strongly by INTERREG in future.

**Erreichbarkeit:** Einige Regionen im Nordseeraum sind nicht optimal erreichbar – ein Nachteil für Wachstumschancen und Lebensqualität in einer Region. Die Anbindung dieser Regionen – unter Berücksichtigung der jeweiligen Rahmenbedingungen (z. B. demografische Entwicklungen) – zu verbessern, ist wichtig für die integrierte Entwicklung des gesamten Nordseeraums. Dies sollte sich künftig im Rahmen von INTERREG stärker niederschlagen.

**Nachhaltige Mobilitätsstrukturen:** Den Verkehr zu „ökologisieren“ und seine schädlichen Umweltauswirkungen somit zu reduzieren, sind zentrale Anliegen der europäischen Verkehrspolitik. Städte und Regionen des Nordseeraums könnten durch die gemeinsame Entwicklung und Erprobung integrierter Ansätze für nachhaltige Mobilität an Land wie auf See profitieren – diese Bemühungen sollten auch im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung aktiv unterstützt werden.

**Bildung und demografischer Wandel:** Fachkräftemangel, weniger Auszubildende, lebenslanges Lernen – vor diesem Hintergrund sollten die Aktivitäten in Sachen Aus- und Weiterbildung gefördert werden. So würden auch die Bildungs- und Beschäftigungsziele der Strategie „Europa 2020“ gestärkt, um so die Grundlage für den Ausbau einer innovationsorientierten Wirtschaft zu bilden und damit gleichzeitig ein attraktiver Lebens- und Arbeitsraum zu sein.

**Neue Themen für ländliche Räume:** Gerade die ländlichen Regionen des Nordseeraums haben in Sachen Gesundheit, Kultur und nachhaltiger Tourismus viel zu bieten. Diese Potenziale sollten vor Ort, aber auch im transnationalen Erfahrungsaustausch stärker genutzt werden.

**Stadt-Land-Partnerschaften und Kooperationen:** Zwischen städtischen und ländlichen Regionen bestehen viele funktionale Beziehungen. In der laufenden Förderperiode werden Fragen von Stadt-Land-Partnerschaften im Nordseeprogramm jedoch nicht bearbeitet. Dabei ist der Nordseeraum durch große Gegensätze zwischen städtischen und ländlichen Räumen geprägt. Gerade in solchen Regionen sollte die Zusammenarbeit zwischen den unterschiedlichen Raumtypen in Projekten viel stärker eingefordert werden. Zudem haben Stadt-Land-Partnerschaften einen eindeutigen Raumbezug. Der besondere Raumbezug von INTERREG würde so unterstrichen.

**Sustainable mobility structures:** The main focus of EU transport policy is to “ecologize” transport, reducing its harmful impact on the environment. Cities and regions in the North Sea Region could benefit from the joint development and trialling of integrated approaches to sustainable mobility both on land and at sea – these efforts should also be actively supported to encourage sustainable urban development.

**Education and demographic change:** Skills shortages, fewer students, life-long learning – against this backdrop, education and training activities should be promoted. This would also reinforce the training and employment objectives of the “Europe 2020” Strategy, thereby forming the basis for expanding an innovation-oriented economy and, at the same time, being an attractive region in which to live and work.

**New priorities for rural areas:** It is the rural areas of the North Sea Region which have much to offer in terms of health, culture and sustainable tourism. Greater use should be made of this potential locally as well in the transnational exchange of experiences.

**Urban-rural partnerships and cooperative ventures:** There are many functional relationships between urban and rural regions. However, issues surrounding urban-rural partnerships are not being considered during the current funding period. The North Sea Region is characterised by marked contrasts between urban and rural areas. It is precisely in such regions that there should be a much greater focus on cooperation in projects between the different types of area. In addition, urban-rural partnerships have a clear territorial dimension. This would underline INTERREG’s specific territorial dimension.

## MITMACHEN ERWÜNSCHT!

---

INTERREG-Projekte bringen eine Vielzahl von Partnern zusammen: aus unterschiedlichen Sektoren und Fachrichtungen, mit verschiedenen Arbeitsstilen und Hintergründen. Dies macht das große Potenzial der Kooperationen aus – und wird von vielen Teilnehmerinnen und Teilnehmern als ungemein bereichernd empfunden. Es bedeutet aber auch: Im Zuge der Projektarbeit gilt es zunächst eine „gemeinsame Sprache“ zu finden. Manches dauert auf internationalem Parkett etwas länger als in Eigenregie. Doch historisch-kulturelle Gemeinsamkeiten und das gemeinsame Interesse am Thema erleichtern die Verständigung und Zusammenarbeit. Und es entstehen über die konkreten Projektergebnisse hinaus oft Kontakte und Netzwerke, die Bestand haben.

Mit der Nationalen Kontaktstelle, den Ansprechpartnern in den norddeutschen Bundesländern und auf Bundesebene sowie dem Programmsekretariat für das Nordseeprogramm steht ein dichtes Beratungsnetzwerk zur Verfügung – nicht nur für INTERREG-Profis, sondern auch für Interessierte und „Einsteiger“.

## PARTICIPATION WELCOME!

---

INTERREG projects bring together a large number of partners from different sectors and disciplines, with different working styles and backgrounds, which is evidence of the great potential of these cooperative ventures – and is felt by many of the participants to be a deeply enriching experience. But it also means having to find a “common language” while working on a project. Although many issues take somewhat longer to resolve at international level than under the partners’ control, historical and cultural similarities and a shared interest in the priority area can facilitate understanding and cooperation. And lasting contacts and networks are often formed in addition to the practical results of the project.

National Contact Points, contact persons in the federal states and at national level as well as the Programme Secretariat for the North Sea Region Programme are the access points to a comprehensive advisory network – not only for INTERREG professionals, but also for interested parties and “newcomers”.

# INFORMATIONSMÖGLICHKEITEN

WHERE TO OPTAIN  
INFORMATION

5

**INFORMATIONSMÖGLICHKEITEN  
WHERE TO OBTAIN INFORMATION**



Informationsmöglichkeiten

Where to obtain information

5



## KONTAKT

### National Contact Point (NCP)

Freie und Hansestadt Hamburg

Senatskanzlei

Referat Europapolitik, ST 325

Hermannstraße 15, 20095 Hamburg

Claudia Eggert

Telefon 040 / 4 28 31 - 26 52

Fax 040 / 4 28 31 - 15 88

[national-contactpoint@sk.hamburg.de](mailto:national-contactpoint@sk.hamburg.de)

[www.interreg-nordsee.de](http://www.interreg-nordsee.de)

### Freie Hansestadt Bremen

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Referat Raumordnung, Stadtentwicklung,

Flächennutzungsplanung

Ansgaritorstraße 2, 28195 Bremen

[www.bauumwelt.bremen.de](http://www.bauumwelt.bremen.de)

Katrin Eimert

Telefon 0421 / 3 61 - 1 19 52

Fax 0421 / 4 96 - 26 18

[katrin.eimert@bau.bremen.de](mailto:katrin.eimert@bau.bremen.de)

Petra Staats

Telefon 0421 / 3 61 - 1 65 36

Fax 0421 / 4 96 - 1 65 36

[petra.staats@bau.bremen.de](mailto:petra.staats@bau.bremen.de)

## CONTACT

### National Contact Point (NCP)

Free and Hanseatic City of Hamburg

Senate Chancellery

European Policy, ST 325

Hermannstraße 15, 20095 Hamburg

Claudia Eggert

Phone +49 (0) 40 / 4 28 31 - 26 52

Fax +49 (0) 40 / 4 28 31 - 15 88

[national-contactpoint@sk.hamburg.de](mailto:national-contactpoint@sk.hamburg.de)

[www.interreg-nordsee.de](http://www.interreg-nordsee.de)

### Free Hanseatic City of Bremen

Ministry for Environment, Construction and Transport

Urban Development and Land Use Planning

Ansgaritorstraße 2, 28195 Bremen

[www.bauumwelt.bremen.de](http://www.bauumwelt.bremen.de)

Katrin Eimert

Phone +49 (0) 421 / 3 61 - 1 19 52

Fax +49 (0) 421 / 4 96 - 26 18

[katrin.eimert@bau.bremen.de](mailto:katrin.eimert@bau.bremen.de)

Petra Staats

Phone +49 (0) 421 / 3 61 - 1 65 36

Fax +49 (0) 421 / 4 96 - 1 65 36

[petra.staats@bau.bremen.de](mailto:petra.staats@bau.bremen.de)

### **Bremerhaven**

Magistrat der Stadt Bremerhaven  
Referat für Wirtschaft, Europa-Referentin  
Elbinger Platz 1, 27570 Bremerhaven  
Claudia Harms  
Telefon 0471 / 5 90 33 96  
Fax 0471 / 5 90 28 00  
claudia.harms@magistrat.bremerhaven.de  
www.bremerhaven.de

### **Hamburg**

Freie und Hansestadt Hamburg  
Senatskanzlei  
Leiter Referat Europapolitik  
Hermannstraße 15, 20095 Hamburg  
Henrik Lesaar  
Telefon 040 / 4 28 31 - 24 75  
Fax 040 / 4 28 31 - 15 88  
henrik.lesaar@sk.hamburg.de

### **Niedersachsen**

Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung  
- Ref. 302 -  
Calenberger Straße 2, 30169 Hannover  
Antje Matern  
Telefon 0511 / 1 20 - 23 34  
Fax 0511 / 1 20 - 99 59 73  
antje.matern@ml.niedersachsen.de  
Ingrid Kürsten  
Telefon 0511 / 120 - 2173  
Fax 0511 / 120 - 99 2173  
ingrid.kuersten@ml.niedersachsen.de  
Jens Lange  
Telefon 0511 / 1 20 - 22 89  
Fax 0511 / 1 20 - 99 22 89  
jens.lange@ml.niedersachsen.de  
www.raumordnung.niedersachsen.de

### **Schleswig-Holstein**

Der Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein  
- Staatskanzlei -  
Düsternbrooker Weg 104, 24105 Kiel  
Anja-Verena Schmid  
Telefon 0431 / 9 88 - 26 46  
anja-verena.schmid@stk.landsh.de  
www.schleswig-holstein.de

### **Bremerhaven**

Bremerhaven City Council  
Department of the Economy, Spokesperson on Europe  
Elbinger Platz 1, 27570 Bremerhaven, Germany  
Claudia Harms  
Phone +49 (0) 471 / 5 90 33 96  
Fax +49 (0) 471 / 5 90 28 00  
claudia.harms@magistrat.bremerhaven.de  
www.bremerhaven.de

### **Hamburg**

Free and Hanseatic City of Hamburg  
Senate Chancellery  
European Policy, ST 320  
Hermannstraße 15, 20095 Hamburg  
Henrik Lesaar  
Phone +49 (0) 40 / 4 28 31 - 24 75  
Fax +49 (0) 40 / 4 28 31 - 15 88  
henrik.lesaar@sk.hamburg.de

### **Lower Saxony**

Lower Saxony Ministry of Food, Agriculture, Consumer Protection and Regional Development  
- Ref. 302 -  
Calenberger Straße 2, 30169 Hanover, Germany  
Antje Matern  
Phone +49 (0) 511 / 1 20 - 23 34  
Fax +49 (0) 511 / 1 20 - 99 59 73  
antje.matern@ml.niedersachsen.de  
Ingrid Kürsten  
Phone +49 (0) 511 / 1 20 - 21 73  
Fax +49 (0) 511 / 1 20 - 99 21 73  
ingrid.kuersten@ml.niedersachsen.de  
Jens Lange  
Phone +49 (0) 511 / 1 20 - 22 89  
Fax +49 (0) 511 / 1 20 - 99 22 89  
jens.lange@ml.niedersachsen.de  
www.raumordnung.niedersachsen.de

### **Schleswig-Holstein**

The Minister-President of Land Schleswig-Holstein  
- State Chancellery -  
Düsternbrooker Weg 104, 24105 Kiel, Germany  
Anja-Verena Schmid  
Phone +49 (0) 431 / 9 88 - 26 46  
anja-verena.schmid@stk.landsh.de  
www.schleswig-holstein.de



## IMPRESSUM / PUBLISHING DETAILS

### Herausgeber / Publisher:

Nationale Kontaktstelle des INTERREG IV B Nordseeprogramms c/o Senatskanzlei der Freien und Hansestadt Hamburg im Auftrag der Bundesländer Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein sowie des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), erschienen 2011

National Contact Point for the INTERREG IV B North Sea Region Programme c/o Senate Chancellery of the Free and Hanseatic City of Hamburg on behalf of the federal states of Bremen, Hamburg, Niedersachsen (Lower Saxony) and Schleswig-Holstein and the Federal Institute for Research on Building, Urban Affairs and Spatial Development (BBSR) within the Federal Office for Building and Regional Planning (BBR), published 2011



**Freie  
Hansestadt  
Bremen**



**Hamburg**



**Niedersachsen**

Landesregierung  
Schleswig-Holstein



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

### Auftragnehmer / Contractor:

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH / German Institute of Urban Affairs (Difu), Berlin

### Autorinnen und Autoren (alle Difu) / Authors (all Difu):

Daniel Zwicker-Schwarm, Dr. Beate Hollbach-Grömig und Andrea Wagner;

Mitarbeit / assisted by: Friederike Christian und Jörg Madwig

Redaktion / Editor: Klaus-Dieter Beißwenger (Difu)

Übersetzung / Translation: Balance, Amsterdam/Maastricht (NL)

Gestaltung / Layout: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung / Agency for Geoinformation and Surveying, Hamburg

Bildnachweis (jeweils von links nach rechts) / Photographs courtesy of (always from left to right):

Titel, S. 16: [www.mediaserver.hamburg.de/Kurverwaltung Helgoland](http://www.mediaserver.hamburg.de/Kurverwaltung_Helgoland); S. 1: [www.mediaserver.hamburg.de/O\\_Heinze](http://www.mediaserver.hamburg.de/O_Heinze), [www.mediaserver.hamburg.de/Untereelbe Tourismus e.V.](http://www.mediaserver.hamburg.de/Untereelbe_Tourismus_eV); S. 2/3: [www.mediaserver.hamburg.de/C\\_Spahrbier](http://www.mediaserver.hamburg.de/C_Spahrbier); Porträtfotos S. 3 ff: privat; S. 4: © JM Fotografie - Fotolia.com; S. 6/7: © Edler von Rabenstein – Fotolia.com, © philn99 – Fotolia.com, © Nicolas PAULIN – Fotolia.com; S. 8/9: [www.mediaserver.hamburg.de/C\\_Spahrbier](http://www.mediaserver.hamburg.de/C_Spahrbier), © Paul Maurice – Fotolia.com, © Frank – Fotolia.com; S. 10: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR); S. 12/13: © MaiKai – Fotolia.com, [www.mediaserver.hamburg.de/H.-J.\\_Hettchen](http://www.mediaserver.hamburg.de/H.-J._Hettchen), [www.mediaserver.hamburg.de/C\\_Spahrbier](http://www.mediaserver.hamburg.de/C_Spahrbier); S. 14/15: © Ralf Hettich – Fotolia.com, [www.mediaserver.hamburg.de/O\\_Heinze](http://www.mediaserver.hamburg.de/O_Heinze), © hmr – Fotolia.com; S. 18/19: alle Europäische Kommission; S. 20/21: Jens Meier/ laif, BIS Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH; S. 22/23: alle atene KOM GmbH; S. 24/25: Europäische Kommission, [www.mediaserver.hamburg.de/C\\_Kalk](http://www.mediaserver.hamburg.de/C_Kalk), [www.mediaserver.hamburg.de/R.Hegeler](http://www.mediaserver.hamburg.de/R.Hegeler); S. 26/27: alle Europäische Kommission; S. 28/29: M. v. Haaren, T. Dehning, beide Landwirtschaftskammer Niedersachsen; S. 30/31: © Julian Weber – Fotolia.com; S. 32/33: alle Hamburg Port Authority; S. 34/35: Stephan Gollasch, [www.mediaserver.hamburg.de/C\\_Spahrbier](http://www.mediaserver.hamburg.de/C_Spahrbier); S. 36/37: [www.mediaserver.hamburg.de/C\\_Spahrbier](http://www.mediaserver.hamburg.de/C_Spahrbier), Europäische Kommission (2 Bilder); S. 38/39: Michael Glotz-Richter; S. 40/41: [www.mediaserver.hamburg.de/Untereelbe Tourismus e.V.](http://www.mediaserver.hamburg.de/Untereelbe_Tourismus_eV); S. 42/43: [www.mediaserver.hamburg.de/Untereelbe Tourismus e.V.](http://www.mediaserver.hamburg.de/Untereelbe_Tourismus_eV), Europäische Kommission (2 Bilder); S. 44/45: Projekt enerCOAST; S. 46/47: Nordseebad Spiekeroog GmbH; S. 48/49: Pixelio (Paul-Georg Meister), Projekt ERIP; S. 50/51: Gerhard Launer WFL-GmbH, [www.wfl-gmbh.de](http://www.wfl-gmbh.de), Nordseebad Spiekeroog GmbH; S. 52/53: Europäische Kommission (2 Bilder), Regionaler Wohnatlas, Stiftungsdorf Gröpelingen; S. 54/55: Zweckverband Bremen/Niedersachsen, Stefan Bendrien (Bendrien@zvbnd.de), Europäische Kommission; S. 56/57: beide NMU Newsletter Oktober 2008; S. 58: [www.mediaserver.hamburg.de/Kurverwaltung Helgoland](http://www.mediaserver.hamburg.de/Kurverwaltung_Helgoland); S. 60/61: [www.mediaserver.hamburg.de/N\\_Keller](http://www.mediaserver.hamburg.de/N_Keller), Europäische Kommission, BIS Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH; S. 70/71: Europäische Kommission, © Yuri Arcurs – Fotolia.com, Europäische Kommission; S. 73: Europäische Kommission

