Transnationale Zusammenarbeit im deutschen Nordseeraum (INTERREG B) – Stand und Perspektiven

Expertise

INTERREG B
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

Inhalt

Kurzfassung 5

1. Einführung 14

1.1 Anlass und Ziele der Expertise 14

1.2 Konzept und Untersuchungsaufbau 15

1.3 Untersuchungsablauf und Forschungsmethoden 16

1.4 Aufbau der Expertise 18

2. Das INTERREG IV B-Nordseeprogramm 19

2.1 Der Raum: Nordseeraum und Norddeutschland 19

2.2 Ziele des INTERREG IV B-Nordseeprogramms 20

2.3 Umsetzungsstand 22

3. Zukünftige Ausgestaltung der Kohäsionspolitik 25

3.1 Strategische Neuausrichtung der Kohäsionspolitik 25

3.2 Folgerungen aus der Europäischen territorialen Zusammenarbeit 29

3.3 Schlussfolgerungen für die zukünftige Konzeption der transnationalen INTERREG-Programme 30

4. Zukünftige Themen der transnationalen Zusammenarbeit: Themenauswahl 32

4.1 Überblick 32

4.2 Vorgehen und Ergebnisse der Themenauswahl 33

4.3 Kapitelüberblick 36

5. Innovationsförderung 37

5.1 Begriffsklärung 37

5.2 Status quo – Rolle des Themenfelds im Nordseeprogramm 37

5.3 Zukünftige Relevanz und mögliche Handlungsansätze 38

5.4 Empfehlungen zur inhaltlichen Ausrichtung des Nordseeprogramms 43

6. Integrierte Meerespolitik 46

6.1 Begriffsklärung 46

6.2 Status quo – Rolle des Themenfelds im Nordseeprogramm 47

6.3 Zukünftige Relevanz und mögliche Handlungsansätze 48

6.4 Empfehlungen zur inhaltlichen Ausrichtung des Nordseeprogramms 53

7. Erneuerbare Energien und Ressourceneffizienz 55

7.1 Begriffsklärung 55

7.2 Status quo – Rolle des Themenfelds im Nordseeprogramm 56

7.3 Zukünftige Relevanz und mögliche Handlungsansätze 56

7.4 Empfehlungen zur inhaltlichen Ausrichtung des Nordseeprogramms 60

8. Erreichbarkeit und Nachhaltige Mobilität 63

8.1 Begriffsklärung 63

8.2 Status quo – Rolle des Themenfelds im Nordseeprogramm 63

8.3 Zukünftige Relevanz und mögliche Handlungsansätze 65

8.4 Empfehlungen zur inhaltlichen Ausrichtung des Nordseeprogramms 70

9. Klimagerechte Stadt- und Regionalentwicklung 73

9.1 Begriffsklärung 73

9.2 Status quo – Rolle des Themenfelds im Nordseeprogramm 74

9.3 Zukünftige Relevanz und mögliche Handlungsansätze 76

9.4 Empfehlungen zur inhaltlichen Ausrichtung des Nordseeprogramms 79

10. Demografischer Wandel ... 81
10.1 Begriffsklärung ... 81
10.2 Status quo – Rolle des Themenfelds im Nordseeprogramm ... 81
10.3 Zukünftige Relevanz und mögliche Handlungsansätze ... 82
10.4 Empfehlungen zur inhaltlichen Ausrichtung des Nordseeprogramms ... 86
11. Stadt-Land-Partnerschaften ... 88
11.1 Begriffsklärung ... 88
11.2 Status quo – Rolle des Themenfelds im Nordseeprogramm ... 88
11.3 Zukünftige Relevanz und mögliche Handlungsansätze ... 89
11.4 Empfehlungen zur inhaltlichen Ausrichtung des Nordseeprogramms ... 92
12. Ausblick – Transnationale Zusammenarbeit im Nordseeprogramm mit Blick auf die nächste Förderperiode ... 95
12.1 Themen eines zukünftigen Nordseeprogramms ... 95
12.2 Mehrwerte transnationaler Zusammenarbeit ... 98
12.3 Strategische Positionierung der transnationalen Zusammenarbeit und eines zukünftigen Nordseeprogramms ... 99
12.4 Organisation der transnationalen Zusammenarbeit und eines zukünftigen Nordseeprogramms („Spielregeln“) ... 102
Abkürzungen ... 104
Literatur ... 106
Anhang: Teilnehmer/innen in Experteninterviews und Workshops ... 112

Kurzfassung

Anlass und Ziele der Expertise

Im Rahmen des Programms INTERREG IV B fördert die Europäische Union in den Jahren 2007 bis 2013 die transnationale Zusammenarbeit von nationalen, regionalen und kommunalen Gebietskörperschaften, Universitäten und Forschungsinstituten, Verbänden und Nichtregierungsorganisationen (NGOs) sowie Unternehmen. Ziel ist es, den wirtschaftlichen, sozialen und räumlichen Zusammenhalt zu stärken. Themenfelder der transnationalen Kooperation sind Innovation, Umwelt, Erreichbarkeit sowie nachhaltige Stadtentwicklung (vgl. Europäisches Parlament 2006, Art. 6). Der Nordseeraum ist dabei einer von fünf transnationalen Kooperationsräumen mit deutscher Beteiligung. Er umfasst die sechs EU-Mitgliedstaaten Dänemark, Belgien (Flandern), Deutschland, Niederlande, Schweden und das Vereinigte Königreich sowie Norwegen als Nicht-Mitgliedstaat. In Deutschland sind die Bundesländer Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein beteiligt.

Entsprechend der Zielsetzung, eine Bestandsaufnahme des aktuellen Nordseeprogramms vorzulegen sowie Empfehlungen für dessen strategische und inhaltliche Weiterentwicklung zu erarbeiten, wurden folgende *Untersuchungsdimensionen* vertieft betrachtet:

- Ergebnisse des bisherigen Nordseeprogramms in Norddeutschland,
- Mehrwert und Alleinstellungsmerkmale der transnationalen Zusammenarbeit,
- Rahmenbedingungen der Europäischen Kohäsions- und Raumentwicklungspolitik nach 2013,
- Themen für ein zukünftiges Nordseeprogramm.

Das Deutsche Institut für Urbanistik hat verschiedene *Methoden* eingesetzt, um diese Expertise zu erarbeiten. Diese umfassten eine umfangreiche Dokumentenanalyse, Experteninterviews, zwei Workshops sowie die vertiefte Untersuchung von zwölf Projekten aus verschiedenen Themenfeldern des Nordseeprogramms.

Das INTERREG IV B-Nordseeprogramm: Ziele und Umsetzungsstand

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

- *Priorität 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.
- *Priorität 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.
- *Priorität 3 – Verbesserung der Erreichbarkeit der Nordseeregio*n: 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.

- *Priorität 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.

Neben diesen vier thematischen Prioritäten formuliert das Nordseeprogramm sechs *Querschnittsziele*. So sollen die geförderten Projekte beispielsweise einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung leisten und den räumlichen Zusammenhalt im Programmraum stärken.

Das Nordseeprogramm unterstützt in den Jahren 2007 bis 2013 die transnationale Zusammenarbeit deutscher Akteure und ihrer Partner im Nordseeraum mit rund 150 Mio. Euro.[1] Davon sind derzeit bereits rund 90 Prozent durch die bewilligten Projekte gebunden. Gegenwärtig beteiligen sich mehr als 800 Partner aus Behörden, Universitäten und sonstigen Institutionen sowie Unternehmen – darunter allein 164 aus Norddeutschland – an 50 Projekten (Stand: Juli 2011).

Thematisch werden in den transnationalen Projekten die Prioritäten Innovationsförderung und Umwelt mit 15 bzw. 14 Vorhaben ungefähr gleich stark bearbeitet. Etwas weniger vertreten sind Themen der Priorität Verbesserung von Erreichbarkeit, Transport und Logistik – hier gibt es zwölf Projekte. Deutlich schwächer berücksichtigt wird mit sieben Projekten die nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung.

Zukünftige Konzeption der transnationalen INTERREG-Programme

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

- Mit der *Strategie „Europa 2020“* hat die Europäische Union einen neuen „Fahrplan“ formuliert, um sich mit den zentralen gesellschaftlichen, ökonomischen und ökologischen Herausforderungen unserer Zeit auseinanderzusetzen. Im Vordergrund steht ein intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum. Diese großen Ziele und Leitinitiativen der Strategie „Europa 2020“ bilden den Rahmen für die künftige transnationale Zusammenarbeit. Daran wird sich auch das Nordseeprogramm zukünftig orientieren müssen. Klar ist aber auch: Die Aktivitäten im Nordseeprogramm liefern schon heute wichtige Beiträge zu den wesentlichen Schwerpunkten dieser Strategie.
- Der *5. Kohäsionsbericht* richtet die zukünftige Ausgestaltung der Kohäsionspolitik an den zentralen Zielen der Strategie „Europa 2020“ aus. In ihm ist die „territoriale Dimension“ als dritte Säule der Kohäsionspolitik festgeschrieben. Vorgeschlagen wird unter anderem, die Kohäsionspolitik künftig gezielter auszurichten: Die geförderten Projekte sollen sich auf (wenige) ausgewählte thematische Prioritäten konzentrieren. Des Weiteren sollen lokale und regionale Akteure, Sozialpartner sowie Vertreter der Zivilgesellschaft stärker am politischen Dialog und an der Durchführung der Kohäsionspolitik beteiligt werden. Beide Forderungen unterstützen zentrale Anliegen der Akteure im Nordseeprogramm.

---

1 Inklusive der Beteiligung Norwegens (nicht Mitglied der EU) in Höhe von 10 Mio. Euro.

- Im Juni 2011 hat die Nordseekommission (North Sea Commission, NSC) mit dem Dokument „North Sea Region 2020“ ein strategisches Papier zum Thema einer makroregionalen Strategie für den Nordseeraum vorgelegt. Dieser Entwurf kann in der weiteren inhaltlichen Ausgestaltung genutzt werden. Im Gegenzug werden künftige Programme und Projekte der transnationalen Kooperation dazu beitragen können, eine makroregionale EU-Nordseestrategie umzusetzen.
- Das Thema des territorialen Zusammenhalts hat in der Territorialen Agenda 2020 (TA 2020) im Vergleich zur Territorialen Agenda der Europäischen Union (TAEU) von 2007 an Bedeutung gewonnen. Der Nutzen der territorialen Zusammenarbeit für Städte und Regionen wird anerkannt. Gleichwohl wird Spielraum für Verbesserungen gesehen: Beispielsweise wird eine flexiblere territoriale Programmplanung gefordert. Sie ließe Kooperationsvorhaben mit unterschiedlicher territorialer Reichweite und größerer Flexibilität zu, so dass regionale Besonderheiten passgenauer berücksichtigt werden könnten – auch dies ein wichtiges Anliegen einer noch effizienteren Ausgestaltung der INTERREG-Programme.

Künftige INTERREG-Programme müssen diese europäischen und makroregionalen Impulse aufgreifen. Die Strategie „Europa 2020“ und die TA 2020 bilden die zentralen inhaltlichen „Leitplanken“. INTERREG kann dazu beitragen, diese „politischen Papiere“ mit Leben zu füllen. Dabei wird es darauf ankommen, zwischen der „großen Politik“ und den Problemlagen wie Bedürfnissen vor Ort eine Balance zu finden. Unter diesen Rahmenbedingungen hat das Difu Handlungsempfehlungen für die mögliche thematische und strategische Ausrichtung eines zukünftigen Nordseeprogramms entwickelt. Sie werden im Folgenden dargestellt.

Themen eines zukünftigen Nordseeprogramms

Im aktuellen Nordseeprogramm stehen die Prioritäten Innovationsförderung, Umweltmanagement, Erreichbarkeit und nachhaltige Entwicklung der Städte und Regionen im Mittelpunkt. Im Ergebnis der im Rahmen der Expertise durchgeführten Untersuchungen lässt sich festhalten: Diese Themenbereiche sollten im Großen und Ganzen fortgeführt werden. Aus norddeutscher Perspektive werden jedoch einige Akzentuierungen und Ergänzungen vorgeschlagen.[2]

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 sowie eine innovationsbasierte Wirtschaft im Sinne der Strategie „Europa 2020“ zu fördern. Die bisherigen Aktivitäten zur transnationalen Verknüpfung von Clustern, Forschungs- und Innovationsnetzwerken sollten fortgeführt werden – etwa in den maritimen („blauen“) und umweltbezogenen („grünen“) Wirtschaftsbereichen. Ganz konkrete Innovationsvorhaben in Wirtschaft, Gesellschaft und Verwaltung zu unterstützen, sollte als Querschnittsziel über alle Themen hinweg fortgeführt werden.

Meerespolitik und Integriertes Küstenzonenmanagement: Eine integrierte Meerespolitik im Sinne der europäischen Vorgaben im Nordseeraum umzusetzen, erfordert weiterhin große Anstrengungen der Anrainerstaaten. Transnationale Zusammenarbeit bietet besondere Chancen für eine Harmonisierung von Maßnahmen, mit denen sich etwa deren umweltpolitische Zielsetzungen für die Nordsee erreichen lassen. Ein unterstützendes Instrument kann auch das Integrierte Küstenzonenmanagement (IKZM) als informeller Ansatz und Leitbild zur Verwirklichung der Meerespolitik sein. Der fachübergreifende Ansatz von INTERREG deckt sich in hohem Maße mit den Ansprüchen des IKZM. Dieses sollte in der transnationalen Zusammenarbeit gestärkt werden.

---

2 Für eine ausführliche Darstellung vgl. Kap. 4.1 ff.

Erneuerbare Energien und Ressourceneffizienz: Auch der Nordseeraum muss einen wesentlichen Beitrag leisten, damit die europäischen Ziele zum Ausbau der regenerativen Energien bis 2020 erreicht werden können. Dazu sollten etwa im Bereich Biomasse erste INTERREG-Erfahrungen zur Nutzung von Reststoffen und Abfallprodukten und zur Entwicklung regionaler Energiekonzepte und Wertschöpfungsketten, die Landwirtschaft, Umweltschutz und Energiewirtschaft zusammenbringen, weiter vertieft werden. Der umfassende strategische Ansatz, künftig sparsamer und effizienter mit natürlichen Ressourcen umzugehen, rückt in der europäischen Politik derzeit stärker in den Vordergrund. INTERREG kann genutzt werden, um Strategien zur Ressourcenschonung und -effizienz in raumbezogenen Handlungsfeldern (z.B. Verkehr, Industrie, Bauen) zu entwickeln und entsprechende Maßnahmen in Pilotvorhaben voranzutreiben.

Erreichbarkeit und nachhaltige Mobilität: Transnationale Projekte sollten Lösungen für das Verkehrswachstum im Nordseeraum entwickeln, beispielsweise um die vorhandenen Verkehrsträger und -kapazitäten „intelligent" zu nutzen und die Logistik zu verbessern. Die Anbindung peripherer Regionen – unter Berücksichtigung der jeweiligen Rahmenbedingungen (z.B. demografische Entwicklungen) – zu verbessern, ist wichtig für die integrierte Entwicklung des gesamten Nordseeraums. 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.

Klimagerechte Stadt- und Regionalentwicklung: Anders als zum Klimaschutz liegen zum Thema Klimaanpassung und Umsetzung von Anpassungsmaßnahmen im Nordseeraum derzeit noch kaum 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.

Demografischer Wandel: Fachkräftemangel, weniger Auszubildende, Alterung, Rückkehr von Frauen in die Erwerbstätigkeit, 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.

Stadt-Land-Partnerschaften: Zwischen städtischen und ländlichen Regionen bestehen viele funktionale Beziehungen. In der laufenden Förderperiode werden Fragen von Stadt-Land-Partnerschaften im Nordseeprogramm jedoch nur am Rande 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.

Fach- und sektorübergreifende Lösungen: In vielen transnational bedeutsamen Handlungsfeldern lassen sich adäquate Problemlösungen nicht mehr allein sektoral, aus der Sicht einer Fachpolitik, finden. So können beispielsweise der Ausbau regenerativer Energien und die Errichtung entsprechender Anlagen mit anderen Zielen der Raumentwicklung – etwa dem Schutz des natürlichen Erbes – in Konflikt stehen. Fragen der Abstimmung und Bearbeitung von Zielkonflikten raumrelevanter sektoraler Planungen und Maßnahmen (z.B. im Verkehrs- und Energiebereich) mit anderen Bereichen (z.B. Umwelt, Soziales) sollten stärker als bisher im Nordseeprogramm aufgegriffen werden. Damit könnten auch Forderungen der europäischen Raumentwicklungspolitik nach einer besseren territorialen Koordination und Kooperation (Stichwort „Territoriale Governance") eingelöst werden.

Bürgerbeteiligung und Mediation: Mit dem Ausbau der erneuerbaren Energien sowie entsprechender Netzkapazitäten oder Maßnahmen zur Klimaanpassung, etwa im Hochwasser- und Küstenschutz, verbundene Investitionen stoßen auf regionaler und lokaler Ebene vielerorts im Nordseeraum auf Widerstände in der Bevölkerung. Im Nordseeprogramm sollten daher Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung, Mediation und der Öffentlichkeitsarbeit beim Ausbau der entsprechenden Infrastrukturen entwickelt und erprobt sowie Mechanismen zur Berücksichtigung in entsprechenden Planungsprozessen gestärkt werden.

Mehrwerte transnationaler Zusammenarbeit

INTERREG-Projekte im Nordseeraum geben Antworten auf aktuelle Herausforderungen in wichtigen Themenfeldern. Sie leisten dies in ganz unterschiedlichen Produkten und Formaten: von Handbüchern und Instrumenten für die Praxis über Empfehlungen für die nationale und europäische Politik und Veranstaltungen für Fachpublikum bis hin zu thematischen Ausstellungen für die breite Öffentlichkeit. Viele Regionen des Nordseeraums sind – bei aller Unterschiedlichkeit – mit ähnlichen Herausforderungen konfrontiert. Somit ergeben sich offensichtliche Vorteile aus der transnationalen Zusammenarbeit im Nordseeraum – für die beteiligten Akteure, die kooperierenden Regionen und den ganzen Kooperationsraum.

Nordseethemen voranbringen, besondere Potenziale aktivieren: Wie jede Region verfügt auch der Nordseeraum über Eigenschaften, die ihn unverwechselbar machen. Bei aller Vielgestaltigkeit des Nordseeraums gibt es eine große Menge Gemeinsamkeiten und damit auch gemeinsame Themen. Beispiele dafür sind das Management der Nordsee und Fragen des Küstenschutzes. Diese Probleme machen nicht an Ländergrenzen halt, sondern lassen sich nur gemeinsam mit den Nachbarn anpacken und zu Lösungen bringen. Dazu leisten transnationale Projekte vielfältige Beiträge.

Auf den Transfer von Know-how und Erfahrungen setzen: Ein entscheidender Mehrwert der Projekte liegt im Austausch von Wissen und im Voneinander-Lernen. Denn bei der gemeinsamen Erarbeitung lokal und regional umsetzbarer Strategien und Konzepte können Partner auf Ideen und Erfahrungen anderer Projektpartner zurückgreifen. In einer Region erprobte Handlungsansätze sind – wie sich immer wieder an konkreten Projektbeispielen zeigt – auch in anderen europäischen Regionen anwendbar.

Raum für neue Ideen geben: 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 Länder, sondern auch unterschiedliche Institutionen und gesellschaftliche Gruppen kooperieren. Hier profitieren die Projektpartner wechselseitig von unterschiedlichen Erfahrungen, die nicht nur aus den räumlichen Zusammenhängen erwachsen, sondern auch aus den nationalen oder regionalen Vorschriften, Regelungen, Verwaltungsabläufen und Arbeitsweisen resultieren.

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. Diese allgemeinen europäischen Ziele mit zumeist abstraktem Charakter können in INTERREG-Projekten auf lokaler Ebene in konkrete Ideen, Konzepte und Maßnahmen umgesetzt werden. Dort, wo von Europa in Verordnungen und Richtlinien konkrete Zielwerte und Verfahren vorgegeben sind, können Projekte der transnationalen Zusammenarbeit zu einer stärker harmonisierten Umsetzung beitragen.

Strategische Positionierung der transnationalen Zusammenarbeit und 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:

Den Raum als Alleinstellungsmerkmal betonen: Die transnationalen INTERREG-Programme stellen die Entwicklung und das Zusammenwachsen des Raums in den Vordergrund – sie unterscheiden sich darin von allen anderen EU-Programmen. Diese wichtige Eigenschaft von INTERREG sollte beibehalten und eher noch gestärkt werden. Auch die Territoriale Agenda der Europäischen Union und vor allem 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.

Transnationale Relevanz sicherstellen: Auch künftig sollten jene Anliegen und Vorhaben bevorzugt gefördert werden, die von besonderer transnationaler Bedeutung sind. Dies ist immer dann der Fall, wenn Projekte Themen bearbeiten, für die eine staatenübergreifende Kooperation über administrative, institutionelle und geografische Grenzen hinweg unabdingbar ist, um eine ausgewogene und nachhaltige Raumentwicklung zu erreichen.[3] Daneben gibt es jedoch eine Vielzahl von Themen, die zwar nicht unabdingbar transnational bearbeitet werden müssen, bei denen INTERREG jedoch von großem Nutzen sein kann. Es handelt sich dabei um Themen, die für viele Städte und Regionen des Nordseeraumes von Bedeutung sind und die durch gemeinsame Projektarbeit effektiver und/oder effizienter bearbeitet werden können, z.B. durch Austausch guter Praktiken, Transfer von Wissen und Expertise.[4] Das Konzept der „Transnationalität“ und die damit verbundenen Anforderungen müssen dabei den Zielgruppen des Programms anschaulich vermittelt werden.

Breites Themenspektrum beibehalten: Die oben – und ausführlich in den weiteren Kapiteln der Expertise – beschriebene Themenbreite, die Fokussierung auf Querschnittsthemen und ihre Verknüpfung mit dem Ziel der integrierten Raumentwicklung bilden eine weitere besondere Qualität des Nordseeprogramms. Diese Ausrichtung fortzusetzen und zu stärken sollte auch künftig das Ziel der INTERREG-Aktivitäten sein. Wenn in Zukunft aus Budgetgründen eine thematische Eingrenzung notwendig wäre, sollten diejenigen Themen bevorzugt werden, für die – wie im vorangegangenen Absatz beschrieben – eine transnationale Bearbeitung nicht nur nützlich, sondern unabdingbar ist.

Strategie und Umsetzung verknüpfen: Sowohl die Entwicklung transnationaler Strategien als auch die gemeinsame Erarbeitung von Instrumenten und deren pilothafte Umsetzung können sinnvolle Beiträge von INTERREG-Projekten sein. Besonders wirkungsvoll sind diejenigen Projekte, denen es gelingt, die strategische Ebene und die konkrete Umsetzung vor Ort zusammenzuführen. In vielen Handlungsfeldern sind dafür Investitionen in Demonstrationsvorhaben (z.B. klimafreundliche Gebäude, innovative Antriebstechnologien) hilfreich. Entsprechende Pilotinvestitionen sollten in Zukunft unterstützt werden. Sie können dazu beitragen, Projektergebnisse überzeugend zu vermitteln, und anhand konkreter Beispiele Folgeinvestitionen anregen.

---

3 Beispiele dafür sind etwa die integrierte Meerespolitik, großräumige Verkehrskorridore oder transnationale Branchencluster.

4 Zum Beispiel die Themen Demografischer Wandel, Stadt-Land-Partnerschaften, Städtische und regionale Mobilität.

Damit wird die Anschlussfähigkeit und Verbreitung von Projektergebnissen für Politik, Verwaltungspraxis, Unternehmenstätigkeit und sonstige Zielgruppen erleichtert.

INTERREG als Kreativprogramm stärken: INTERREG ermöglicht es stärker als andere Programme, neue Ansätze zu erproben – und eventuell auch einmal festzustellen, was nicht funktioniert. Diese Stärke sollte beibehalten und durch die Programmebene unterstützt werden. Beispielsweise sollte es künftig möglich sein, Projektschritte und -ziele während der Projektlaufzeit flexibel anzupassen. Bislang sind INTERREG-Projekte auf ein durchaus eher größeres Finanzbudget angelegt. Wichtiger werden könnten künftig kleinere Projekte: mit weniger Partnern, kürzerer Laufzeit und weniger Geld ausgestattet und mit stärker experimentellem Charakter.

Schnittstellen mit Fachprogrammen verbessern: Verglichen mit den großen Fachprogrammen für Forschung und Entwicklung, Verkehr oder Umwelt auf europäischer Ebene werden auch in Zukunft für transnationale Aktivitäten nur vergleichsweise geringe Mittel zur Verfügung stehen. Einzelne INTERREG-Projekte zeigen, dass sinnvolle Schnittstellen bestehen. Ähnliches gilt für die Europäischen Strukturfonds: Ein besserer Informations- und Ergebnistransfer könnte kreative Projektansätze aus der transnationalen Zusammenarbeit in die regionale Mainstream-Förderung transportieren und dortige Aktivitäten konzeptionell stärken.

Durchlässigkeit der Programme erhöhen: Die bereits jetzt mögliche Beteiligung von Projektpartnern aus Regionen außerhalb eines Kooperationsraums funktioniert – auch wegen des damit verbundenen relativ hohen Verwaltungsaufwands – nicht im gewünschten Maß. Wichtig wäre es, die Zusammenarbeit zu harmonisieren und die Möglichkeiten programmraumübergreifender Kooperation zu verbessern. Insgesamt gilt es, den administrativen Aufwand zu reduzieren.

Synergien mit einer zukünftigen Nordseestrategie schaffen: Die Ideen und Konzepte einiger Akteure (Nordseekommission, Intergroup Nordsee-Ärmelkanal im Ausschuss der Regionen) bezüglich einer verstärkten Zusammenarbeit im Nordseeraum (Konzept „North Sea Region 2020“) weisen Übereinstimmungen mit den laufenden Aktivitäten im Nordseeprogramm auf. Bei ihrer weiteren inhaltlichen Ausgestaltung – etwa in Form des angekündigten Aktionsprogramms – kann damit auf einen reichen Erfahrungsschatz aus transnationalen Projekten 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. Die Erarbeitung eines Aktionsprogramms für die Nordseestrategie und die Entwicklung des zukünftigen Nordseeprogramms sollten eng abgestimmt werden, um gegenseitige Synergien zu ermöglichen.

Organisation der transnationalen Zusammenarbeit und eines zukünftigen Nordseeprogramms („Spielregeln“)

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. Gleichzeitig machen diese Rahmenbedingungen die transnationale Zusammenarbeit für die beteiligten Verwaltungen, Institutionen und Unternehmen auch aufwändiger. Das breite Informations- und Beratungsnetzwerk im Nordseeraum trägt schon jetzt dazu bei, diese Hürden abzubauen. Im Rahmen der Expertengespräche und Workshops wurde eine Reihe von Maßnahmen benannt, die Programmverantwortlichen und Projektakteuren dabei helfen könnten, die spezifischen Herausforderungen der transnationalen Programme besser zu bewältigen:

Das Projektmanagement „entbürokratisieren“: Immer wieder wird der hohe Berichts- und Prüfaufwand, der im Rahmen transnationaler INTERREG-Projekte besteht, als hemmendes Kriterium benannt. Insbesondere für leitende Partner sind die Anforderungen sehr hoch. Die Berichts-

anforderungen und -zeiträume zu verschlanken wird als eine Möglichkeit angesehen, das Projektmanagement zu straffen und mehr Ressourcen für die eigentliche inhaltliche Arbeit zu erschließen. Ein pragmatischer erster Schritt würde darin liegen, Formulare und Verfahrensweisen zwischen den Kooperationsräumen zu vereinheitlichen sowie einheitliche und einfache Regelungen für die Abrechnung der geförderten Kosten zu schaffen.

Finanzielle Spielräume ausweiten: Eine Ausweitung finanzieller Spielräume ist in mehrfacher Hinsicht wünschenswert. Transnationale Zusammenarbeit braucht ausreichende finanzielle Ressourcen: um auf Programmebene eine „kritische Masse" von Projektaktivitäten zu ermöglichen, auf Projektebene pilothafte Umsetzungsschritte durchzuführen und die Projektakteure im Rahmen eines Informations- und Beratungsnetzwerks bei der Initiierung und Durchführung zu unterstützen. Eine steigende Anzahl von Kommunen kann die Kofinanzierungsanteile der INTERREG-Projekte nicht mehr aufbringen. Hinzu kommt, dass die Projekte von den Beteiligten in Vorleistung umgesetzt werden und diese auf die Kostenerstattung oft sehr lange warten müssen. Dies erschwert einzelnen Projektpartnern, beispielsweise Kleinunternehmen, eine Projektteilnahme. Zu prüfen wären daher Möglichkeiten der Vorfinanzierung, wie sie beispielsweise bereits im Forschungsrahmenprogramm angewandt werden. Diese wären allerdings für die leitenden Partner mit höherem Aufwand und der Übernahme von mehr Verantwortung verbunden.

Verstetigung und Weiterentwicklung der Projektarbeit unterstützen: Die transnationale Kooperation nach Ablauf der Projektlaufzeit fortzusetzen sowie die im Rahmen von transnationalen Konzepten und Aktionsplänen vereinbarten Maßnahmen umzusetzen, stellt für viele Projekte ein Problem dar. Folgeprojekte innerhalb der transnationalen Zusammenarbeit, in denen die entsprechenden Projektthemen weiter vertieft werden können, stellen eine hilfreiche Option dar. Im Interesse effektiver Projektarbeit und der Ausbildung von tragfähigen Governance-Strukturen sollten Folgeprojekte, wo inhaltlich gerechtfertigt, weiter gefördert werden.

Neue Akteure sinnvoll einbinden: An Projekten des Nordseeprogramms beteiligt sich mittlerweile ein breites Spektrum unterschiedlicher Akteure aus Verwaltung, Wissenschaft, Verbänden und Privatwirtschaft. Diese Öffnung des Akteursspektrums in der laufenden Förderperiode ist zu begrüßen. Mit ihr werden die Ziele einer höheren strategischen Relevanz (z.B. Einbindung von Fachpolitiken) und einer besseren Umsetzungsorientierung (z.B. Einbindung spezifischer Zielgruppen) gestärkt. Angesichts der vergleichsweise hohen Anforderungen, die mit einer formalen Projektarbeit verbunden sind, sollten auch geeignete Formen einer mittelbaren Beteiligung unterstützt werden. Mit Regionalforen, offenen Workshops und ähnlichen Formaten gibt es hierzu aus verschiedenen INTERREG-Projekten bereits nachahmenswerte Vorbilder.

In aller Kürze

Vor dem Hintergrund bisheriger Projekterfahrungen und zukünftiger Herausforderungen werden in dieser Expertise thematische, strategische und organisatorische Empfehlungen für die transnationale Zusammenarbeit im Nordseeraum formuliert. Die wichtigsten Empfehlungen werden nachfolgend zusammengefasst:

- *Raumspezifische Antworten erarbeiten:* Transnationale INTERREG-Projekte sind sinnvoll, wenn es ihnen gelingt, für Politik und Praxis raumspezifische Antworten auf die globalen Herausforderungen wie Klimawandel, Energie- und Ressourceneffizienz oder den demografischen Wandel zu erarbeiten.
- *Integrierte Lösungen verfolgen:* Komplexe Herausforderungen erfordern integrierte, fach- und sektorübergreifende Lösungen. Diese müssen sich auf Projektebene in entsprechenden Partnerstrukturen und Arbeitsformen wiederfinden.

- *„Nordseethemen“ bearbeiten:* Die bisherigen thematischen Prioritäten Innovation, Umwelt (u.a. Integrierte Meerespolitik und Erneuerbare Energien) und Erreichbarkeit sollten im Großen und Ganzen fortgeführt werden. Akzentuierungen und Ergänzungen sind vor allem bei den Querschnittsthemen Klimagerechte Stadt- und Regionalentwicklung, Demografischer Wandel und Stadt-Land-Partnerschaften sinnvoll.
- *Transnationale Relevanz sicherstellen:* Es sollten diejenigen Fragestellungen innerhalb der „Nordseethemen“ aufgegriffen werden, die eine hohe transnationale Relevanz besitzen. Dies ist dann der Fall, wenn sie gemeinschaftlich angegangen werden müssen, um die für den Kooperationsraum am besten geeigneten Lösungen zu finden.
- *Strategie und Umsetzung verknüpfen:* Projekte sollten transnationale Strategieentwicklung und Umsetzung vor Ort, etwa in Form von Pilotanwendungen, möglichst zusammenführen. Die Anschlussfähigkeit der Projektergebnisse für Politik, Verwaltungspraxis, Unternehmenstätigkeit und sonstige Zielgruppen ist sicherzustellen.

Transnationale Zusammenarbeit braucht ausreichende finanzielle Ressourcen: um auf Programmebene eine „kritische Masse“ von Projektaktivitäten zu ermöglichen, auf Projektebene pilothafte Umsetzungsschritte durchzuführen und die Projektakteure im Rahmen eines Informations- und Beratungsnetzwerks bei der Initiierung und Durchführung zu unterstützen. Bei der Entwicklung eines zukünftigen Nordseeprogramms muss es darum gehen, eine Balance zwischen den Zielen der europäischen Politik, den aktuellen „makroregionalen“ Impulsen sowie den Bedarfen und Möglichkeiten zukünftiger Projektakteure „vor Ort“ zu finden.

1. Einführung

1.1 Anlass und Ziele der Expertise

Im Rahmen des Programms INTERREG IV B fördert die Europäische Union (EU) in den Jahren 2007 bis 2013 die transnationale Zusammenarbeit von nationalen, regionalen und kommunalen Gebietskörperschaften, Universitäten und Forschungsinstituten, Verbänden und Nichtregierungsorganisationen (NGOs) sowie Unternehmen. Ziel ist es, den wirtschaftlichen, sozialen und räumlichen Zusammenhalt zu stärken. Themenfelder der transnationalen Kooperation sind Innovation, Umwelt, Erreichbarkeit sowie nachhaltige Stadtentwicklung (vgl. Europäisches Parlament 2006, Art. 6). Der Nordseeraum ist dabei einer von fünf transnationalen Kooperationsräumen mit deutscher Beteiligung. Er umfasst die Bundesländer Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein (vgl. Kap. 2).

Ziele der vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) erarbeiteten Expertise sind die Bestandsaufnahme der Rolle des INTERREG IV B-Nordseeprogramms (im Folgenden: Nordseeprogramm) in Deutschland sowie die Formulierung von Empfehlungen, um das Programm in der Förderperiode nach 2013 strategisch zu positionieren und thematisch weiterzuentwickeln.

Den Hintergrund der Bestandsaufnahme und der Überlegungen für die Weiterentwicklung des Nordseeprogramms bilden folgende *Ausgangsbedingungen*, die in den weiteren Kapiteln erläutert werden:

- Gegenwärtig (Stand Juli 2011) sind bereits fast alle Projektmittel vergeben, so dass verlässliche Aussagen über die thematische Bandbreite der laufenden Förderperiode des Nordseeprogramms möglich sind.
- Viele Projekte befinden sich in der Schlussphase, und erste Vorhaben konnten bereits abgeschlossen werden. Daher kann die inhaltliche Arbeit des Nordseeprogramms anhand konkreter Projektbeispiele beurteilt werden.
- Neue Dokumente, insbesondere die Strategie „Europa 2020“, der 5. Kohäsionsbericht sowie die fortgeschriebene Territoriale Agenda der Europäischen Union (TA 2020), formulieren wichtige Vorgaben – auch für zukünftige Programme der transnationalen Zusammenarbeit wie das Nordseeprogramm.
- Die Diskussion um eine makroregionale Strategie für den Nordseeraum hat spürbar an Dynamik gewonnen – zuletzt mit dem Papier „North Sea Region 2020“ der Nordseekommission.

Die rechtlichen Regelungen für die transnationale Zusammenarbeit und der finanzielle Umfang eines zukünftigen Nordseeprogramms werden erst im Laufe des Jahres 2012 festgelegt. Dann müssen sich die Akteure des Nordseeraums auch über die Ausgestaltung eines zukünftigen Nordseeprogramms verständigen. Die vorliegende Expertise will zur Diskussion der bevorstehenden Erstellung des transnationalen Programms beitragen. Zielgruppe der Expertise ist daher vor allem die Fachöffentlichkeit in Politik und Verwaltung auf den Ebenen der beteiligten Bundesländer, des Bundes und der Europäischen Union.

Die Difu-Expertise wurde im Rahmen des deutschen Projekts „Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen des INTERREG IV B-Nordseeprogramms“ erarbeitet. Das Projekt umfasste zudem die inhaltliche Erarbeitung einer Broschüre für die breite Öffentlichkeit. In ihr hat das Deutsche Institut für Urbanistik zusammenfassend aufbereitet, was INTERREG IV B ist, welche Projekte realisiert und welche Erfolge im Nordseeraum erzielt werden konnten. Ergänzt wird die Broschüre durch eine Ausstellung, die – nach der Eröffnung in Brüssel – in den vier beteiligten Bundesländern zu sehen ist. Die Ausstellungseröffnung in Brüssel im November 2011 wird durch eine Fachveran-

staltung begleitet. Auch hier hat das Difu im Rahmen des Projekts die inhaltliche Vorbereitung übernommen.

Das Projekt verfolgt damit zwei übergeordnete Ziele:

- Erstens soll der „Status quo“, nämlich Ergebnisse und Mehrwert des INTERREG IV B-Nordseeprogramms, aufgearbeitet und über geeignete Maßnahmen der Öffentlichkeit vorgestellt werden.
- Zweitens sollen die Bedarfe für die strategische und inhaltliche Weiterentwicklung des Nordseeprogramms vor dem Hintergrund aktueller Diskussionen analysiert und entsprechende Hinweise für die weitere Ausrichtung der europäischen Strukturpolitik erarbeitet werden.

1.2 Konzept und Untersuchungsaufbau

Entsprechend der Zielsetzung, eine Bestandsaufnahme des aktuellen Nordseeprogramms vorzulegen sowie Empfehlungen für dessen strategische und inhaltliche Weiterentwicklung zu erarbeiten, wurden folgende *Untersuchungsdimensionen* vertieft betrachtet:

- Ergebnisse des bisherigen Nordseeprogramms in Norddeutschland,
- Mehrwert und Alleinstellungsmerkmale der transnationalen Zusammenarbeit,
- Rahmenbedingungen der Europäischen Kohäsions- und Raumentwicklungspolitik nach 2013,
- Themen für ein zukünftiges Nordseeprogramm.

Um *Ergebnisse des Nordseeprogramms* zu erfassen und darzustellen, hat das Difu vorbildliche INTERREG-Projekte untersucht. In Absprache mit dem Auftraggeber wurden zwölf Beispielprojekte aus allen vier thematischen Prioritäten ausgewählt. Neben der inhaltlichen Bandbreite war ein wesentliches Auswahlkriterium, dass norddeutsche Beteiligte in diesen Vorhaben eine wichtige Rolle spielen (z.B. als leitende Partner). Zentrale Fragestellungen für diese Fallstudien waren:

- Welche Themen wurden praktisch bearbeitet?
- Welche verwertbaren Ergebnisse konnten bisher erzielt werden?
- Welche Hinweise lassen sich aus den konkreten Projekterfahrungen für die weiteren INTEREG-Aktivitäten ableiten?

Von herausragender Bedeutung – auch für die strategische Weiterentwicklung des Nordseeprogramms – ist die Frage nach *Mehrwert* und *Alleinstellungsmerkmalen* der transnationalen Zusammenarbeit. Ansatzpunkte für die Beantwortung dieser Frage finden sich beispielsweise in den jeweiligen Projektthemen selbst: Manche Aufgaben, etwa die Verbesserung der Umweltqualität der Nordsee oder Planung und Umsetzung großräumiger Verkehrskorridore, können nur über Länder- und Verwaltungsgrenzen hinweg gelöst werden. Ein Mehrwert kann beispielsweise auch im Austausch bewährter Politikansätze oder in der Entwicklung gemeinsamer Methoden und Instrumente durch die Projektpartner liegen. INTERREG unterscheidet sich durch bestimmte Alleinstellungsmerkmale, wie z.B. den ausgeprägten Raumbezug, von anderen EU-Programmen. Daher hat das Difu im Rahmen der Expertise auch untersucht, wie sich das „Zusammenspiel“ des Nordseeprogramms mit anderen Programmen und Formen der europäischen Zusammenarbeit gestaltet. Folgende wichtige Fragen waren im Zusammenhang mit den Stichworten „Mehrwert“ und „Alleinstellungsmerkmalen“ zu beachten:

- Welche Themenfelder können sinnvoll nur in transnationalen Projekten bearbeitet werden?
- Was sind weitere Mehrwerte der Zusammenarbeit in INTERREG-Projekten des Nordseeraums (z.B. Erfahrungsaustausch, Erarbeitung gemeinsamer Problemlösungen)?
- Welche Akteure konnten in die Projektarbeit einbezogen werden (z.B. als Partner oder „Adressaten“ von Projektergebnissen)?
- Welche Anknüpfungspunkte und Synergien ergaben sich im Hinblick auf europäische Fachprogramme und die „Mainstream-Programme“ der europäischen Strukturfonds?

Das Nordseeprogramm ist – ebenso wie die anderen INTERREG-Programme zur grenzüberschreitenden, transnationalen und interregionalen Zusammenarbeit – Teil der Kohäsionspolitik der EU. Es trägt gleichzeitig zu den Zielsetzungen der Europäischen Raumentwicklung bei (vgl. Kap. 3.2). Insofern beeinflussen die *Rahmenbedingungen der Europäischen Kohäsions- und Raumentwicklungspolitik* die zukünftige strategische und inhaltliche Ausrichtung des Programms entscheidend mit. Maßgebliche Diskussionsstränge zur zukünftigen Ausgestaltung der Kohäsions- und Raumentwicklungspolitik werden systematisch aufbereitet, Konflikte und Widersprüche innerhalb und zwischen den Untersuchungsdimensionen herausgearbeitet. Folgende Aspekte hat das Deutsche Institut für Urbanistik hierfür im Rahmen der Expertise untersucht:

- wesentliche Rahmenbedingungen der zukünftigen Kohäsionspolitik (unter anderem Ziele, Struktur, Mittelausstattung),
- Ziele und Anforderungen an die transnationalen INTERREG-Programme in der kommenden Förderperiode (unter anderem „territoriale Governance“, sektorale und geografische Integration von Politiken),
- Alleinstellungsmerkmale der transnationalen INTERREG-Programme und mögliche Synergien mit den anderen Programmen der Kohäsionspolitik.

Schließlich waren relevante *Themen für ein zukünftiges Nordseeprogramm* zu ermitteln. Sie wurden in einem mehrstufigen Verfahren ausgewählt und bewertet (vgl. Kap. 4 ff.).

1.3 Untersuchungsablauf und Forschungsmethoden

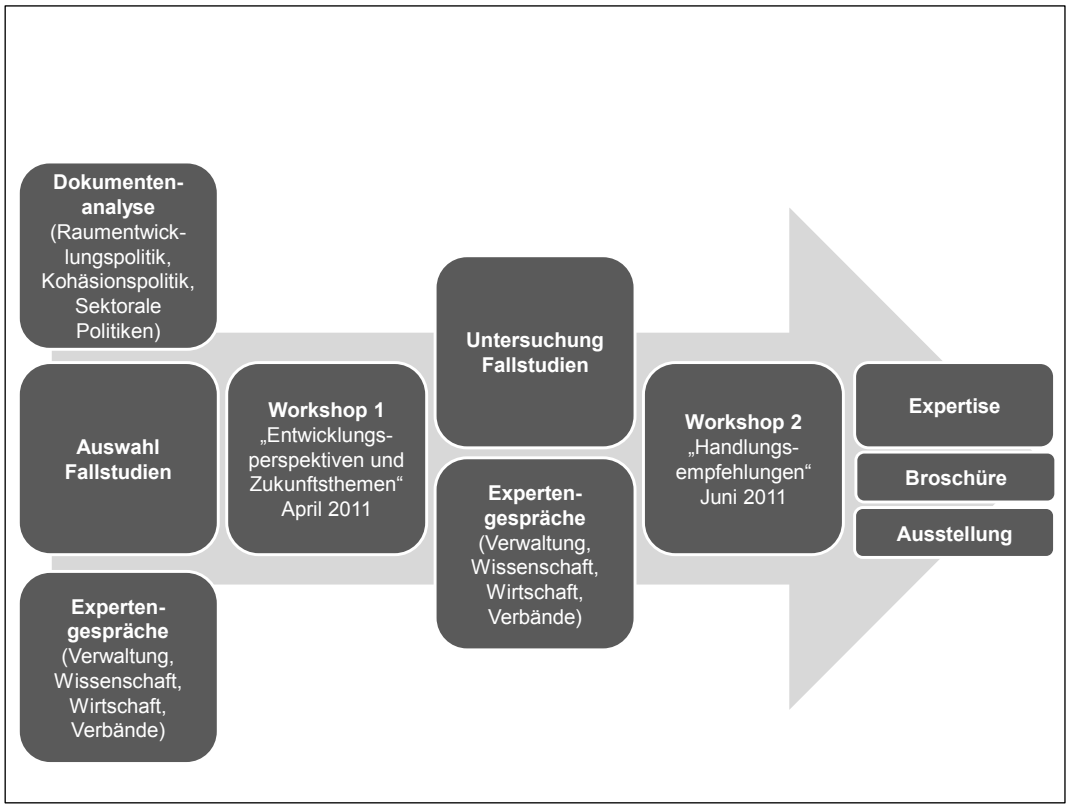
Das Deutsche Institut für Urbanistik setzte unterschiedliche Methoden ein, um diese Expertise zu erarbeiten (vgl. Abbildung 1):

- *Dokumentenanalyse:* Zunächst wurden maßgebliche Dokumente und Studien zur europäischen Kohäsions- und Raumentwicklungspolitik ausgewertet: unter anderen Strategie „Europa 2020“, 5. Kohäsionsbericht, Territoriale Agenda der Europäischen Union (TAEU). Zusätzlich wurden Schlüsseldokumente relevanter Sektorpolitiken (Innovations-, Umwelt-, Verkehrs- und Regionalpolitik) auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene analysiert.
- *Experteninterviews:* Es wurden rund 35 leitfadengestützte Interviews durchgeführt: mit Vertretern der Programmebene (insbesondere Mitgliedern des Deutschen Ausschusses des Nordseeprogramms)[5], Beteiligten ausgewählter Projekte im Nordseeprogramm sowie Experten in relevanten Sektorpolitiken aus Verwaltung, Wissenschaft und Verbänden.

5 Dem Deutschen Ausschuss des INTERREG IV B-Nordseeprogramms gehören Vertreter der beteiligten Bundesländer Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein, des Bundes (Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung) sowie beratende Mitglieder (z.B. Landwirtschaftskammern, Umweltverbände, Gewerkschaften) an.

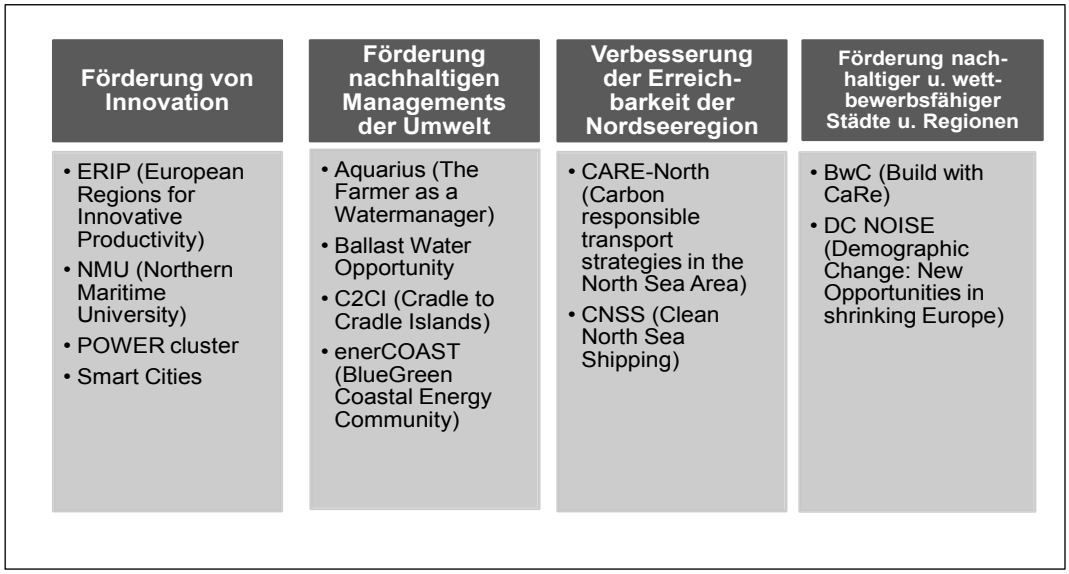
- *Workshops:* Um schon während der Erarbeitung eine Rückkopplung zu gewährleisten, wurden zwei Workshops veranstaltet. Dort diskutierten jeweils rund 25 Teilnehmer ausgewählte Zwischenergebnisse des Projekts, die das Difu in Thesen formuliert hatte. Im Mittelpunkt des ersten Workshops im April 2011 standen die Entwicklungsperspektiven und Themen eines zukünftigen Nordseeprogramms. Der zweite Workshop im Juni 2011 befasste sich mit den vorläufigen Handlungsempfehlungen zur strategischen Positionierung und inhaltlichen Weiterentwicklung eines zukünftigen Nordseeprogramms.
- *Fallstudien:* In Absprache mit den Auftraggebern wurden zwölf Beispielprojekte aus den verschiedenen Themenfeldern des Nordseeprogramms ausgewählt (vgl. Abbildung 2). Sie wurden im Rahmen der Studie mittels Dokumentenanalyse und Experteninterviews untersucht und in Form von Projektsteckbriefen aufbereitet. Kurzfassungen der Steckbriefe enthalten auch die Produkte der Öffentlichkeitsarbeit: die Broschüre und die Ausstellung „Mit vereinten Kräften! Transnationale Zusammenarbeit im deutschen Nordseeraum).

Abbildung 1: Untersuchungsaufbau



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 2: Übersicht Fallstudien



Quelle: Eigene Darstellung

1.4 Aufbau der Expertise

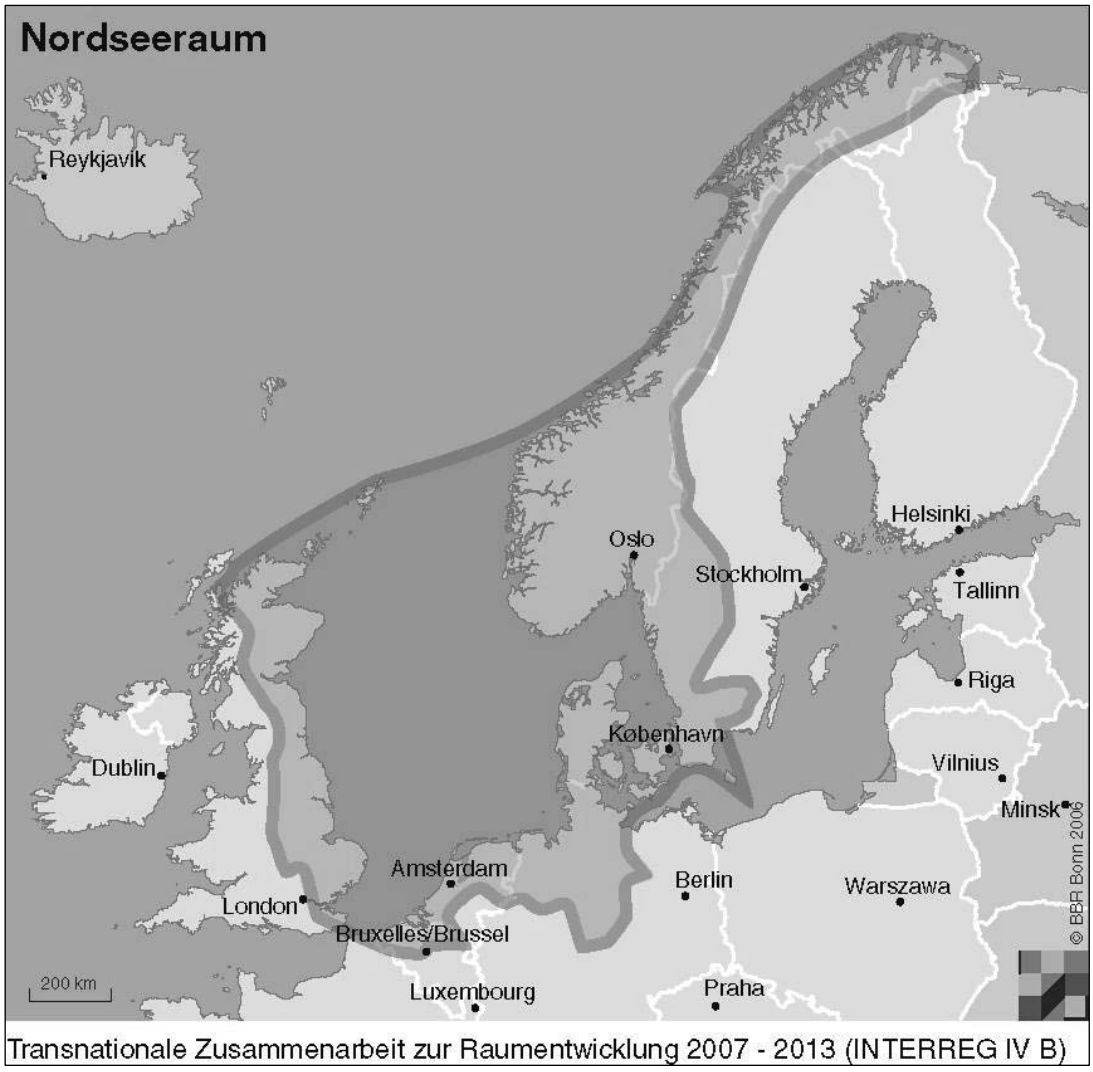
Im folgenden Kapitel werden zunächst der Programmraum Nordsee und die beteiligten deutschen Bundesländer vorgestellt (Kapitel 2.1). Daran schließt sich eine Darstellung von Zielen und Umsetzungsstand des Nordseeprogramms an (Kapitel 2.2 und 2.3). Kapitel 3 erläutert die Rahmenbedingungen, welche die europäische Kohäsions- und Raumentwicklungspolitik für ein zukünftiges Nordseeprogramm setzt. Nach einer Erläuterung der Themenauswahl (Kapitel 4) werden wesentliche Themenfelder eines zukünftigen Nordseeprogramms vorgestellt. Diese sind Innovationsförderung, Integrierte Meerespolitik, Erneuerbare Energien und Ressourceneffizienz, Erreichbarkeit und nachhaltige Mobilität, Klimagerechte Stadt- und Regionalentwicklung, Demografischer Wandel sowie Stadt-Land-Partnerschaften (Kapitel 5 bis 11). Im Schlusskapitel werden Ergebnisse und Mehrwert der transnationalen Zusammenarbeit im Nordseeraum zusammengefasst und Empfehlungen für die strategische, operative und inhaltliche Ausgestaltung eines zukünftigen Nordseeprogramms gegeben (Kapitel 12).

2. Das INTERREG IV B-Nordseeprogramm

2.1 Der Raum: Nordseeraum und Norddeutschland

Sieben Staaten rund um die Nordsee beteiligen sich am INTERREG IV B-Nordseeprogramm 2007–2013. Neben den vier Bundesländern im deutschen Nordwesten sind Dänemark und Norwegen sowie Teile Belgiens, Großbritanniens und Schwedens einbezogen – ein Programmgebiet mit rund 60 Mio. Menschen (vgl. Abbildung 3).[6] 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.

Abbildung 3: Programmraum des INTERREG IV B-Nordseeprogramms



Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)

Die Nordsee und über 30.000 Kilometer gemeinsame Küste verbinden alle Teilnehmerstaaten – von den Fjordlandschaften Norwegens über die Insel-Archipele Schwedens bis hin zu den Stränden der belgischen, deutschen und niederländischen Küste. Küstenschutz sowie Bewah-

6 Vgl. hierzu und im Folgenden: JTS 2007.

rung von Wasserqualität und Artenvielfalt der Meeresflora und -fauna sind deshalb wichtige Themen der staatenübergreifenden Kooperation im INTERREG-Nordseeprogramm.

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

Aus Deutschland sind die Länder Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein am Nordseeprogramm beteiligt. Hier leben insgesamt über 13 Mio. Menschen.[7] Norddeutschland ist sehr vielgestaltig: Hamburg, Bremen und Hannover sind wirtschaftsstarke Verdichtungsräume. Sie strahlen stark auf ihr Umland aus, ihre Bevölkerung entwickelt sich teils recht dynamisch. Braunschweig, Kiel, Lübeck sowie Osnabrück und Oldenburg sind weitere bedeutende Wirtschaftszentren. Zugleich ist Norddeutschland 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 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 wichtige wirtschaftliche Rolle.

Die norddeutschen Länder verfügen über eine Vielzahl ausgeprägter wirtschaftlicher und technologischer Stärken. Zu den gut entwickelten Branchen gehören unter anderen die Maritime Wirtschaft, die Automobilwirtschaft, die modernen Life Sciences oder die regenerativen Energien (u.a. Windenergie). In diesen Bereichen gibt es auch länderübergreifend eine enge wirtschafts- und innovationspolitische Kooperation (vgl. Kap. 5).

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 Logistikdrehscheibe Europas (vgl. Kap. 8).

2.2 Ziele des INTERREG IV B-Nordseeprogramms

Das Nordseeprogramm soll dazu beitragen, den Nordseeraum zu einem noch attraktiveren Lebens-, Arbeits- und Investitionsstandort zu machen. Ausgehend von einer Analyse der Chancen und Herausforderungen definiert das Programm vier *thematische Prioritäten*, die wichtig für das Erreichen dieses Oberzieles sind (vgl. Abbildung 4; NCP 2008, S. 31 ff.):

- *Priorität 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 Innovati-

7 Vgl. hierzu und im Folgenden: NIW 2010.

onsnetzwerke zu verbessern und gezielt Anwendungen der Informations- und Kommunikationstechnologie voranzutreiben.

- *Priorität 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.
- *Priorität 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.
- *Priorität 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.

Abbildung 4: Ziele des Nordseeprogramms

Quelle: Eigene Darstellung

Jedes Projekt ordnet sich bei der Antragstellung einer dieser thematischen Prioritäten zu und orientiert sich dabei an den Zielen und Maßstäben des Operationellen Programms für den Nordseeraum. Neben diesen vier thematischen Prioritäten formuliert das Nordseeprogramm sechs *Querschnittsziele*, die möglichst in allen Projekten, die durch das Programm gefördert werden, Berücksichtigung finden sollen (vgl. NCP 2008, S. 11 ff.):

- *Nachhaltige Entwicklung:* Die Projekte sollen einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung des Nordseeraums im Sinne der Europäischen Strategie für Nachhaltige Entwicklung leisten.

- *Innovation:* Die Projekte sollen die Innovation und den Wandel hin zu einer wissensbasierten Wirtschaft und Gesellschaft im Nordseeraum fördern.
- *Territorialer Zusammenhalt:* Die Projekte sollen den territorialen Zusammenhalt im gesamten Nordseeraum verbessern, etwa indem sie dazu beitragen, regionale Potenziale effizienter zu nutzen, die räumliche Anbindung („Konnektivität") und die Kohärenz von Strategien mit räumlicher Auswirkung zwischen verschiedenen politischen Ebenen und Sektoren („horizontale und vertikale Kohärenz") zu stärken.
- *Chancengleichheit:* Projekte sollen die Chancengleichheit, die Gleichstellung von Männern und Frauen und die Nichtdiskriminierung verbessern.
- *Transnationale Zusammenarbeit und das Partnerschaftsprinzip:* Projekte müssen einen transnationalen Mehrwert darstellen und Mittel für bestimmte regionale Defizite aufbringen.
- *Zusätzlichkeit:* Es sollen nur solche Projekte gefördert werden, die „zusätzliche" Ergebnisse erzielen, welche ohne Unterstützung durch das Nordseeprogramm nicht zustande gekommen wären.

2.3 Umsetzungsstand

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.[8] Davon sind nun rund 90 Prozent durch die bewilligten Projekte gebunden.

Gegenwärtig beteiligen sich mehr als 800 Partner aus Behörden, Universitäten und sonstigen Institutionen sowie Unternehmen – darunter allein 164 aus Norddeutschland – an 50 Projekten (Stand: Juli 2011). Von diesen 50 in der laufenden Förderperiode des Nordseeprogramms bewilligten Projekten sind bereits vier Projekte abgeschlossen.

An einem „durchschnittlichen" INTERREG-Projekt im Nordseeprogramm sind also rund 16 Institutionen beteiligt. Die Projektlaufzeit beträgt in der Regel drei Jahre, das durchschnittliche Fördervolumen rund 2,5 Mio. Euro bei einer Förderung von bis zu 50 Prozent der förderfähigen Kosten. Die Anzahl der Projekte wird mit der voraussichtlich letzten Bewilligungsrunde im Herbst 2011 noch anwachsen.

Bei zwölf Vorhaben liegt die Leitung in der Hand deutscher Partner (vgl. Übersicht 1). Diese Übersicht weist bereits auf das große Spektrum von Akteuren hin, die an Projekten des Nordseeraumes beteiligt sind. Hier sind öffentliche Verwaltung und öffentlich getragene Gesellschaften, Hochschulen sowie privatrechtliche Vereine vertreten. Als „einfache" Partner wirken in einigen Projekten auch Kammern, Verbände und Privatunternehmen mit.

8 Inklusive norwegische Beteiligung (nicht Mitglied der EU).

Übersicht 1: Projekte des Nordseeraums mit deutschem Lead-Partner

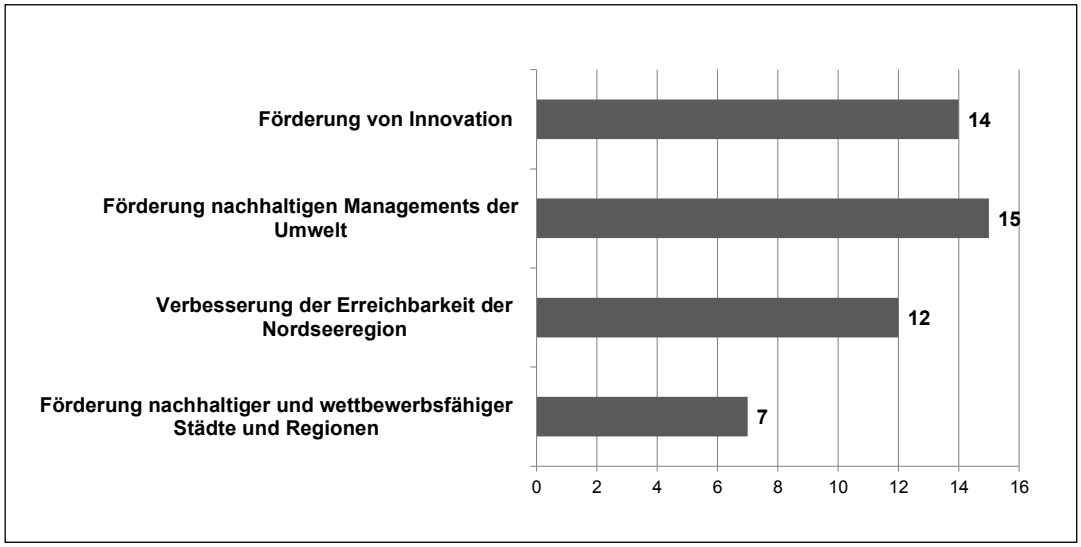
Projekt	Priorität	leitende Partner
Creative City Challenge	1) Förderung von Innovation	Hochschule für angewandte Wissenschaften Hamburg
POWER cluster (Developing the North Sea Offshore Wind POWER Cluster)	1) Förderung von Innovation	Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH
DiPol (Diffuse Pollution – Impact of Climate Change on the Quality of Urban and Coastal Waters)	2) Förderung nachhaltigen Managements der Umwelt	Technische Universität Hamburg-Harburg
enerCOAST (BlueGreen Coastal Energy Community)	2) Förderung nachhaltigen Managements der Umwelt	COAST Centre for Environment and Sustainability Research, Universität Oldenburg
NorthSea-SEP (North Sea Sustainable Energy Planning)	2) Förderung nachhaltigen Managements der Umwelt	Fachhochschule Oldenburg/Ostfriesland/Wilhelmshaven (FH O/O/W)
SAWA (Strategic Alliance for Water Management Actions)	2) Förderung nachhaltigen Managements der Umwelt	Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG), Hamburg
TIDE (Tidal River Development)	2) Förderung nachhaltigen Managements der Umwelt	Hamburg Port Authority
CARE-North (Carbon Responsible Transport Strategies in the North Sea Area)	3) Verbesserung der Erreichbarkeit der Nordseeregion	Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Bremen
CRUISE GATEWAY Towards Sustainable Growth of Cruise Shipping in the North Sea Region)	3) Verbesserung der Erreichbarkeit der Nordseeregion	Hafen Hamburg Marketing e.V.
E-Mobility NSR (North Sea Region Electric Mobility Network)	3) Verbesserung der Erreichbarkeit der Nordseeregion	Hochschule für angewandte Wissenschaften Hamburg
DANS Cluster (Digital Agenda for the North Sea)	1) Förderung von Innovation (Clusterprojekt)	Hochschule für angewandte Wissenschaften Hamburg
MTC (Maritime Transport Cluster)	3) Verbesserung der Erreichbarkeit der Nordseeregion (Clusterprojekt)	Hafen Hamburg Marketing e.V.

Quelle: Eigene Darstellung

Hinsichtlich der Themen der transnationalen Projekte lässt sich feststellen, dass die Prioritäten Innovationsförderung und Umwelt mit 15 bzw. 14 Projekten ungefähr gleich stark bearbeitet werden. Etwas weniger sind Verkehrsthemen vertreten – hier gibt es zwölf Projekte. Deutlich schwächer ist mit sieben Projekten die nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung vertreten (vgl. Abbildung 5).

Zu den bisher im Nordseeprogramm bewilligten 50 Einzelprojekten kommen drei *Clusterprojekte*. In ihnen arbeiten seit Sommer 2011 mehrere INTERREG-Projekte aus den Themenbereichen Digitale Agenda, Wassermanagement im Klimawandel sowie Maritimer Verkehr zusätzlich zu ihrer eigentlichen Projektarbeit zusammen. Ziel dieser Clusterprojekte ist es, Projektergebnisse auszutauschen, gemeinsame Fragestellungen zu vertiefen und die Sichtbarkeit ihrer Ergebnisse gegenüber wichtigen Zielgruppen in Europa zu verbessern (vgl. JTS 2010).

Abbildung 5: Projekte des INTERREG IV B-Nordseeprogramms nach Prioritäten (Stand Juli 2011)



Quelle: Eigene Darstellung

3. Zukünftige Ausgestaltung der Kohäsionspolitik

Der territoriale Zusammenhalt ist in der EU seit Mitte der 1990er-Jahre Gegenstand des zwischenstaatlichen Dialogs hauptsächlich der für Raumplanung zuständigen Minister. Dieser Dialog führte 1999 zur Annahme des Europäischen Raumentwicklungskonzepts (EUREK) (vgl. Europäische Kommission 1999). EUREK wiederum zog eine Reihe wichtiger Initiativen nach sich, etwa „die erste Generation" der transnationalen INTERREG-Kooperationsprogramme und das Beobachtungsnetz für die Europäische Raumordnung (ESPON).

3.1 Strategische Neuausrichtung der Kohäsionspolitik

Das Nordseeprogramm ist wie die anderen INTERREG-Programme auf grenzüberschreitender, transnationaler und interregionaler Ebene Teil der Kohäsionspolitik der EU. Die Möglichkeiten, das Programm inhaltlich und strukturell weiterzuentwickeln, werden sich daher am Rahmen einer zukünftigen Kohäsionspolitik nach 2013 ausrichten.

Mit der Strategie „Europa 2020" (Europäische Kommission 2010c) hat die EU 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. Im Mittelpunkt steht ein intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum. Dafür formuliert die Strategie „Europa 2020" konkrete Ziele für Forschungsinvestitionen, Klimaschutz, Energieeffizienz, Beschäftigung, Bildung und Soziales. In ihr werden der wirtschaftliche, soziale und territoriale Zusammenhalt als zentrales Anliegen unterstrichen. Kohäsionspolitik und Strukturfonds werden als „entscheidende Katalysatoren für die Verwirklichung eines intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstums in den Mitgliedstaaten und Regionen" (S. 26) bezeichnet. Ein besonderes Augenmerk soll in Zukunft darauf gerichtet werden, die unterschiedlichen Finanzierungsinstrumente – wie Strukturfonds, Landwirtschaftsfonds, Fonds für die Entwicklung des ländlichen Raums, Forschungsrahmenprogramm und Rahmenprogramm für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation – noch stärker auf die Ziele der Strategie „Europa 2020" auszurichten, um so die Wirksamkeit der EU-Mittel zu verbessern (S. 27). Angestrebt wird dies durch eine verstärkte Prioritätensetzung und den Einsatz innovativer Finanzierungsinstrumente.

Strategie „Europa 2020"

Mit der Strategie „Europa 2020" hat die Europäische Union einen ehrgeizigen „Fahrplan" für die Bewältigung zentraler Herausforderungen entwickelt. Die Strategie „Europa 2020" wurde im Juni 2010 vom Europäischen Rat verabschiedet. Ziel ist ein „intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum" mit einer besseren Koordinierung der nationalen und europäischen Wirtschaft. Europa 2020 ist das Nachfolgeprogramm der Lissabon-Strategie, die von 2000 bis 2010 verfolgt wurde.

Die Strategie „Europa 2020" formuliert fünf *Kernziele*, die bis zum Jahr 2020 erreicht werden sollen (Europäische Kommission 2010c, S. 5 f.):

- die Erhöhung der Beschäftigungsquote der Bevölkerung zwischen 20 und 64 Jahren von derzeit 69 Prozent auf mindestens 75 Prozent,

- die Erhöhung der Investitionen in Forschung und Entwicklung (FuE) auf mindestens drei Prozent des Bruttoinlandsprodukts, vor allem durch eine Verbesserung der Bedingungen für FuE-Investitionen im Privatsektor,
- die Reduzierung der Treibhausgasemissionen um 20 Prozent im Vergleich zu 1990, die Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien auf 20 Prozent und die Steigerung der Energieeffizienz um 20 Prozent,
- die Reduzierung des Anteils von Schulabbrechern von derzeit 15 Prozent auf zehn Prozent und die Steigerung von Hochschulabsolventen bei den 30- bis 34-Jährigen von derzeit 31 Prozent auf mindestens 40 Prozent,
- die Reduzierung des Anteils an Bürgern unterhalb der jeweils nationalen Armutsgrenze um 25 Prozent, wodurch 20 Millionen Bürger aus der Armut entkommen sollen.

Diese Ziele sollen insbesondere durch sieben *Leitinitiativen* erreicht werden:

- Innovationsunion: Verbesserung der Bedingungen und finanzielle Förderung für FuE-Investitionen im Privatsektor,
- Jugend in Bewegung: Verbesserung der Bildungssysteme und Förderung der internationalen Attraktivität der höheren Bildung in Europa,
- Digitale Agenda: Ausbau des Breitband-Internets und Förderung des gemeinsamen Marktes bei Internetzugängen,
- Ressourceneffizientes Europa: Entkoppelung des Wirtschaftswachstums vom Verbrauch natürlicher Ressourcen durch Förderung erneuerbarer Energien, Modernisierung des Transportsektors und Förderung der Energieeffizienz,
- Industriepolitik für das Zeitalter der Globalisierung: Verbesserung des Wirtschaftsumfelds, vor allem für kleine und mittlere Unternehmen, Ausbau eines weltweit wettbewerbsfähigen, nachhaltigen Industriesektors,
- Agenda für neue Fähigkeiten und Jobs: Modernisierung des Arbeitsmarkts durch die Förderung von Arbeitsmobilität und lebenslangem Lernen, damit Arbeitsnachfrage und -angebot besser zueinander passen,
- Europäische Plattform gegen Armut: Gewährleistung sozialer und territorialer Kohäsion, sodass Wachstumsgewinne breit geteilt werden und Menschen in Armut die Möglichkeit haben, in Würde zu leben und aktiv an der Gesellschaft teilzunehmen.

Der *5. Kohäsionsbericht* (Europäische Kommission 2010a und Europäische Kommission 2010b) hebt den Beitrag der Kohäsionspolitik zur Förderung von Wachstum und Wohlstand in der EU und zum Abbau wirtschaftlicher, sozialer und territorialer Unterschiede hervor. Danach konnten durch die Kohäsionspolitik „…neue Arbeitsplätze geschaffen, das Humankapital verbessert, Infrastrukturen aufgebaut und der Umweltschutz verstärkt werden, insbesondere in Regionen mit Entwicklungsrückstand." (ebd, S. 3) Die Maßnahmen und Erfolge der Kohäsionspolitik orientieren sich damit genau an den zentralen Zielen der Strategie „Europa 2020", die ein nachhaltiges, integratives und intelligentes Wachstum in Europa anstrebt.

Für die Zeit nach 2013 wird unter der Überschrift „Steigerung des europäischen Mehrwerts der Kohäsionspolitik" gefordert,

- die Kohäsionspolitik noch stärker auf die Strategie „Europa 2020" abzustimmen, um deren Wirksamkeit zu erhöhen,

- Projekte stärker auf ausgewählte thematische Prioritäten zu konzentrieren – ohne damit jedoch die Möglichkeiten zu beschränken, innovative Projekte durchzuführen und zu finanzieren,
- neue Finanzinstrumente zu nutzen und
- die regionale Leistungsfähigkeit durch finanzielle Anreize zu fördern[9].

Der Vorschlag, die Projekte auf wenige thematische Prioritäten zu konzentrieren, kann – je nach konkreter Ausgestaltung – im Widerspruch zu den Vorschlägen des INTERREG IV B-Positionspapiers stehen. Dieses fordert auch künftig ein breites Themenspektrum, um so den regional unterschiedlichen Bedürfnissen für eine nachhaltige Raumentwicklung Rechnung zu tragen.

Besonders wichtig ist das Festschreiben der „territorialen Dimension" als dritte Dimension der Kohäsionspolitik unter der Überschrift „Stärkung der Governance". Diese Hervorhebung des räumlichen Aspekts, der Wichtigkeit der räumlichen Steuerung lässt den Schluss zu: Auch künftig bleibt die Förderung der grenzüberschreitenden, transnationalen und interregionalen Zusammenarbeit erhalten – möglicherweise kommt ihr sogar eine wichtigere Rolle zu.

Auch die Fokussierung auf Städte und städtische Gebiete verweist auf die Wichtigkeit der räumlichen Dimension. Städte werden als Wachstumsmotoren und Zentren der Kreativität und Innovation hervorgehoben. Es wird vorgeschlagen, für die Zukunft ein „ehrgeiziges Konzept der Stadtentwicklung" zu erarbeiten, für das „klar definierte Finanzmittel zur Lösung städtischer Probleme bereitgestellt und bei dem die städtischen Behörden stärker in die Konzeption und Durchführung von Stadtentwicklungsstrategien einbezogen würden" (S. 8). Städtische Maßnahmen, die dafür erforderlichen Mittel und die betreffenden Städte sollen in den Programmplanungsdokumenten klar benannt werden.

Des Weiteren wird im *5. Kohäsionsbericht* vorgeschlagen, lokale und regionale Akteure, Sozialpartner sowie Vertreter der Zivilgesellschaft stärker am politischen Dialog und an der Durchführung der Kohäsionspolitik zu beteiligen. Dazu gilt es die Rolle lokaler Entwicklungskonzepte in der Kohäsionspolitik zu stärken, z.B. indem Integration aktiv unterstützt, soziale Innovation gefördert, Innovationsstrategien entwickelt oder Konzepte für die Erneuerung benachteiligter Gebiete erstellt werden. Entsprechende Ansätze sind eng mit ähnlichen Maßnahmen zu koordinieren, die im Rahmen der Politik für die Entwicklung des ländlichen Raums und der Meerespolitik unterstützt werden.

Auch im Hinblick auf Organisation und Abwicklung werden Veränderungen vorgeschlagen: Die Förderbedingungen im Rahmen der Strukturfonds sollen vereinfacht und anwendungsfreundlicher gestaltet werden.

Kohäsionsberichte

Die Kohäsionspolitik ist seit der Einheitlichen Europäischen Akte (1986) ein wichtiges Element der EU-Politik. Sie geht davon aus, dass zwischen reicheren und ärmeren Regionen in der EU eine Umverteilung stattfinden soll, um die Folgewirkungen der ungleichen wirtschaftlichen Entwicklung auszugleichen. Vor der EU-Osterweiterung waren die Empfänger vor allem die südli-

9 Dieser Aspekt wird von verschiedenen Akteuren (z.B. Deutscher Städtetag) kritisch gesehen. So wird u.a. darauf hingewiesen, dass lokale Entwicklungsstrategien meist langfristig angelegt sind und entsprechend wirken. Eine „Belohnung" konkreter Ergebnisse zur Mitte des Förderzeitraums könne daher falsche Anreize setzen und zu kurzfristigen Maßnahmen verleiten. Zudem können, wie aktuell beispielsweise die Wirtschafts- und Finanzkrise zeigte, nicht steuerbare Rahmenbedingungen es unmöglich machen, vereinbarte Ziele zu erreichen.

chen EU-Regionen sowie Irland und ab 1990 auch die neuen deutschen Bundesländer. Seit der EU-Erweiterung 2004 fließen die meisten Kohäsionsmittel nach Osteuropa.

Seit 1996 erstellt die EU regelmäßig Berichte (mit jährlichen Zwischenberichten) zum wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt. Im Titel des 5. Kohäsionsberichts (2010) war erstmals explizit auch der „territoriale Zusammenhalt" genannt.

Gegenwärtig gewinnen *„makroregionale" Strategien* an Bedeutung, die sich auf eine Großregion beziehen. Im Ostsee- und im Donauraum wurden bereits solche Strategien erarbeitet. Sie benennen die wichtigsten Herausforderungen – etwa in Fragen der Wirtschaft, des Verkehrs oder der Umwelt –, sollen dabei unterstützen, geeignete Maßnahmen abzustimmen und zu koordinieren (vgl. Görmar 2010). Makroregionale Strategien basieren darauf, dass kein eigenes Budget, keine neue Gesetzgebung und keine neuen Institutionen geschaffen werden. Stattdessen soll die Umsetzung im Rahmen der bestehenden Strukturen, Instrumente und Förderprogramme erfolgen.

Nordseestrategie („North Sea Region 2020")

Im Juni 2011 hat die Nordseekommission (North Sea Commission, NSC) mit dem Dokument „North Sea Region 2020" ein strategisches Papier zum Thema einer makroregionalen Strategie für den Nordseeraum vorgelegt. In der Nordseekommission arbeiten seit 1989 Regionen des Nordseeraumes in einer Reihe thematischer Arbeitsgruppen zusammen, darunter die Bundesländer Bremen und Schleswig-Holstein.

Die Nordseestrategie soll einen Beitrag dazu leisten, die bestehenden Kooperationen, Ideen und Bedarfe des Nordseeraums weiterzuentwickeln. Bislang fragmentierte und unverbundene Maßnahmen sollen über alle Ebenen und Sektoren zusammengebracht werden. Damit soll die bestehende Wettbewerbsfähigkeit des Nordseeraumes als einer nachhaltigen und attraktiven Region und eines Wachstumsmotors Europas erhalten und weiter erhöht werden. Die Strategie North Sea Region 2020 soll auch einen Beitrag dazu leisten, im Nordseeraum die Ziele der Strategie „Europa 2020" eines intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstums zu erreichen.

Der Entwurf zu einer Nordseestrategie enthält vier thematische Prioritäten:

- Management des Meeresraums,
- Steigerung der Erreichbarkeit und umweltfreundliche Verkehrstechnologien,
- Reaktionen auf den Klimawandel,
- Entwicklung attraktiver und nachhaltiger Kommunen.

Hinzu kommt die Förderung von Innovation und Exzellenz, die als eine Querschnittspriorität angelegt ist. Auch der Ausschuss der Regionen unterstützt in einer Stellungnahme eine Strategie für den geografischen Raum Nordsee/Ärmelkanal (vgl. AdR 2010).

Auch wichtige Akteure des Nordseeraums haben begonnen, eine gemeinsame Strategie zu formulieren, um die Kooperationen, Ideen und gemeinsamen Bedarfe dieses Raums für die nächste EU-Programmperiode weiterzuentwickeln. Der Ausschuss der Regionen (AdR) hat im Oktober 2010 einstimmig eine Initiativstellungnahme beschlossen. In ihr wird die Europäische Kommission aufgefordert, die Entwicklung einer makroregionalen Strategie für den Nordseeraum (einschließlich Ärmelkanal) bis spätestens 2013 auf den Weg zu bringen (vgl. AdR 2010). Bislang liegt ein strategisches Papier der Nordseekommission zur *Nordseestrategie „North Sea Region 2020"* im Entwurf vor (vgl. NSC 2011). Der Entwurf der Nordseestrategie bezieht sich explizit auf die Strategie „Europa 2020" (ebenda, S. 3). Er unterscheidet sich – in der Selbstbe-

wertung – von den beiden bereits vorliegenden makroregionalen Strategien für den Ostseeraum und für den Donauraum: Es geht in ihm weniger darum, die sozio-ökonomische Kohäsion zu verbessern. Vielmehr sollen die bereits vorhandene Wettbewerbsfähigkeit gestärkt und der Nordseeraum als nachhaltige Region und Wachstumsmotor in Europa weiter gefördert werden. Der Innovationsförderung wird als Querschnittspriorität besondere Bedeutung eingeräumt. Damit übernimmt die Nordseestrategie eine „Pilotfunktion" für eine neue Art von makroregionaler Strategie.

Aber auch in anderen Themenbereichen stimmen die derzeitigen Ideen und Konzepte zu einer künftigen Nordseestrategie mit den laufenden Aktivitäten im Nordseeprogramm weitgehend überein. Bei der weiteren inhaltlichen Ausgestaltung kann damit auf einen reichen Erfahrungsschatz aus transnationalen Projekten zurückgegriffen werden. Im Gegenzug werden künftige Programme und Projekte der transnationalen Kooperation dazu beitragen können, eine makroregionale EU-Nordseestrategie umzusetzen. Sie werden dadurch sicher auch von Politik und Öffentlichkeit noch stärker beachtet.

Zeitgleich wird gegenwärtig von der Generaldirektion Maritime Angelegenheiten und Fischerei eine „Meeresbecken-Strategie" auf den Weg gebracht. Die 2008 in Kraft getretene Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie der EU fordert, dass die Mitgliedstaaten speziell auf ihre Gewässer abgestimmte Meeresstrategien entwickeln, die kohärent für die gesamte Meeresregion oder deren Unterregionen sein müssen (vgl. Europäisches Parlament und Rat 2008, Ziffer 11). Dabei geht es vor allem um maritime Aspekte, nicht um eine makroregionale Strategie.

3.2 Folgerungen aus der Europäischen territorialen Zusammenarbeit

Die Territoriale Agenda der EU (TAEU) wurde im Jahr 2011 fortgeschrieben. Diese revidierte *TA 2020* stellt das erste Kapitel unter die Überschrift des territorialen Zusammenhalts – als des gemeinsamen Ziels für ein harmonischeres und ausgewogeneres Europa. Die Kohäsionspolitik wird als „bedeutende Richtschnur für die Bewältigung der Herausforderungen der territorialen Entwicklung durch die EU" bezeichnet. Ihre Rolle für die „Aktivierung des territorialen Potenzials auf lokaler, regionaler, nationaler und transnationaler Ebene" wird hervorgehoben (Ziffer 6). Eine integrative, nachhaltige und effiziente Nutzung des Raums – dies wird betont – ist ein „Schlüsselelement" der Kohäsion. So eröffnen sich Möglichkeiten, die wirtschaftliche Entwicklung positiv zu beeinflussen. Zugleich kann für einen gerechteren Zugang zu Dienstleistungen, Infrastruktur und öffentlichen Gütern, aber auch für einen überlegteren Umgang mit dem Natur- und Kulturvermögen gesorgt werden (Ziffer 13). Die TA 2020 spricht der Kohäsionspolitik eine zentrale Rolle bei der Förderung einer ausgewogenen Raumentwicklung in der EU zu und unterstützt eine Vertiefung der territorialen Dimension der Kohäsionspolitik (Ziffern 45 und 46).

Das Thema INTERREG hat im Vergleich zur TAEU von 2007 an Bedeutung gewonnen. Unter der Überschrift „Beitrag zum territorialen Zusammenhalt auf grenzüberschreitender, transnationaler und interregionaler Ebene" hebt die TA 2020 in mehreren Ziffern die Relevanz von INTERREG für die Umsetzung ihrer territorialen Prioritäten hervor. Es wird anerkannt, dass die territoriale Zusammenarbeit in Europa „zu einer beträchtlichen Mobilisierung von Potenzialen der beteiligten Städte und Regionen" führte. Gleichwohl wird davon ausgegangen, dass sich manches verbessern lässt. So sollen Maßnahmen, welche die Märkte für Arbeitnehmer, Verbraucher sowie kleine und mittlere Unternehmen (KMU) dauerhaft erweitern, die territoriale Integration fördern und einen effizienteren Zugang zu privaten und öffentlichen Diensten ermöglichen. Vor diesem Hintergrund wird eine Programmplanung gefordert, die Kooperationsvorhaben mit unterschiedlicher territorialer Reichweite und ausreichender Flexibilität zulässt, damit regionale Besonderheiten passgenauer berücksichtigt werden können (Ziffer 52). Betont wird die Langfristigkeit der Ziele bei der Umsetzung des territorialen Zusammenhalts, an denen sich

auch INTERREG orientieren soll. In diesem Zusammenhang werden auch die „makroregionalen“ Strategien als nützliche Instrumente gesehen – unter Berücksichtigung von Evaluierungsergebnissen zu den bisherigen Aktivitäten im Ostseeraum und in der Donauregion (Ziffer 53).

TA 2020

Die TA 2020 ist das aktuellste politische Strategiedokument der Europäischen Raumentwicklungspolitik. Die für Raumordnung und territoriale Entwicklung zuständigen europäischen Minister haben das Dokument gemeinsam mit der Europäischen Kommission im Mai 2011 verabschiedet. Die TA 2020 basiert auf einer Analyse der räumlichen Ausgangsbedingungen und Entwicklungstrends in der EU, dargelegt im Dokument "The Territorial State and Perspective of the European Union 2020 – TSP2020", in dem die aktuellen Herausforderungen einer gemeinsamen europäischen Raumentwicklungspolitik formuliert wurden. Die TA 2020 beschreibt einen gemeinsamen Handlungsrahmen zur Unterstützung des territorialen Zusammenhalts und der Ziele der Strategie Europa 2020 mit den Mitteln und Instrumenten der Kohäsions- und Raumentwicklungspolitik.

Folgende sechs Prioritäten stehen im Vordergrund:

- Förderung einer polyzentrischen und ausgewogenen Raumentwicklung,
- Förderung der integrierten Entwicklung in Städten und ländlichen Gebieten,
- territoriale Integration in grenzüberschreitenden und transnationalen funktionalen Regionen,
- Gewährleistung der globalen Wettbewerbsfähigkeit von Regionen durch eine starke lokale Wirtschaft,
- Verbesserung der territorialen Anbindung für Bürger, Gemeinden und Unternehmen,
- gemeinsame Verantwortung für die Umwelt-, Landschafts- und Kulturgüter von Regionen und deren Schutz.

Wichtige Vorläuferdokumente waren das Europäisches Raumentwicklungskonzept (EUREK, Potsdam 1999) und die Territoriale Agenda der Europäischen Union (TAEU, Leipzig 2007), die beide unter deutscher EU-Ratspräsidentschaft verabschiedet wurden.

3.3 Schlussfolgerungen für die zukünftige Konzeption der transnationalen INTERREG-Programme

Der Beginn einer neuen Phase der europäischen Kohäsionspolitik – und damit auch einer neuen Runde transnationaler Kooperation – rückt in absehbare Nähe. Entsprechende Vorbereitungen werden zeitnah starten. Sowohl auf europäischer Ebene als auch im Nordseeraum setzen aktuelle politische Strategien mögliche Akzente für ein künftiges Nordseeprogramm. Die Strategie „Europa 2020“ und die TA 2020 bilden die zentralen inhaltlichen „Leitplanken“. INTERREG kann dazu beitragen, diese „politischen Papiere“ mit Leben zu füllen. Dabei wird es darauf ankommen, zwischen der „großen Politik“ und den Problemlagen wie Bedürfnissen vor Ort eine Balance zu finden.

Wichtig ist, dass das Thema des territorialen Zusammenhalts an Bedeutung gewonnen hat. Der Nutzen der territorialen Zusammenarbeit für Städte und Regionen wird anerkannt. Zugleich wird eine flexiblere territoriale Programmplanung in Aussicht gestellt. Diese könnte Kooperationsvorhaben mit unterschiedlicher territorialer Reichweite (z.B. funktionale Räume auf Ebene der Metaregionen) und größerer Flexibilität zulassen, so dass sich regionale Besonderheiten passgenauer berücksichtigen ließen – ein wichtiges Anliegen einer noch effizienteren Ausgestaltung der INTERREG-Programme. Mögliche Widersprüche sind z.B. darin angelegt, dass „Europa

2020“ und der 5. Kohäsionsbericht eine stärkere Priorisierung von Themen fordern. INTERREG dagegen will ein möglichst breites Themenspektrum beibehalten, um regionalen Unterschieden besser Rechnung zu tragen. Solche Widersprüche müssen in den kommenden Monaten geklärt werden.

Im Hinblick auf das *Budget* eines zukünftigen Nordseeprogramms müssen die gegenwärtigen Beratungen auf europäischer Ebene abgewartet werden. Die EU-Kommission hat am 29. Juni 2011 ihre Vorschläge für den Haushalt 2014 bis 2020 vorgestellt. Sie schlägt vor, ein Budget von 376 Milliarden Euro für die Instrumente der Kohäsionspolitik einzusetzen. Davon sollen 11,7 Milliarden Euro (3,5 Prozent des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung/EFRE) auf die territoriale Zusammenarbeit entfallen. Dies wären drei Milliarden Euro mehr als für den Zeitraum 2007 bis 2013. Die EU-Mitgliedstaaten und das Europäische Parlament werden den Vorschlag der Kommission diskutieren. Die Festlegung des endgültigen Finanzrahmens wird erst für Ende 2012 erwartet.[10]

10 http://ec.europa.eu/regional_policy/newsroom/detail.cfm?LAN=DE&id=99&lang=de (20.7.2011).

4. Zukünftige Themen der transnationalen Zusammenarbeit: Themenauswahl

4.1 Überblick

Ein zentraler Aspekt der Expertise ist die Identifikation und Bewertung möglicher Themen und Handlungsfelder für ein zukünftiges Nordseeprogramm.[11] Es geht also darum, zu ermitteln, in welchen Bereichen eine transnationale Zusammenarbeit als besonders wichtig und erfolgversprechend angesehen werden kann. Dazu wird in diesem Kapitel zunächst eine Vorauswahl von Themenfeldern vorgenommen. Die ausgewählten Themen werden dann in den nachfolgenden Kapiteln weiter untersucht. Die nachfolgenden Überlegungen müssen allerdings mit wesentlichen Einschränkungen versehen werden:

- Die Themen und Handlungsfelder eines zukünftigen Nordseeprogramms werden sich innerhalb der inhaltlichen Rahmensetzungen der EU für die transnationale Zusammenarbeit bewegen müssen.[12] Die entsprechende Verordnung war zum Zeitpunkt der Bearbeitung noch nicht veröffentlicht.
- Auch das Budget eines zukünftigen Nordseeprogramms steht noch nicht fest. Der finanzielle Rahmen wird – neben inhaltlichen Überlegungen – aber ein maßgeblicher Faktor bei der Frage sein, welche thematische Breite zukünftig möglich sein wird.
- Die Erarbeitung eines Nordseeprogramms wird in einem Verständigungsprozess zwischen allen Mitgliedstaaten und in Abstimmung mit der Europäischen Kommission erfolgen. Dieser Diskussion kann und soll diese Expertise nicht vorgreifen. Die nachfolgenden Ausführungen verstehen sich daher ausdrücklich als Diskussionsbeitrag aus norddeutscher Perspektive.

Ein zukünftiges Nordseeprogramm sollte sich auf besonders relevante Themen konzentrieren. Im Rahmen der Untersuchung wurden deshalb verschiedene *Auswahlkriterien* angewandt:[13]

- *Wichtigkeit der Themen für Norddeutschland:* Es soll sich um Themen und Handlungsfelder handeln, die einen Bezug aufweisen zu wesentlichen ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Herausforderungen und Potenzialen Norddeutschlands und – soweit dies aufgrund vorliegender Materialien abgeschätzt werden konnte – des Nordseeraums insgesamt.
- *Relevanz der Themen auf europäischer Ebene:* Die Themen und Handlungsfelder sollen einen Bezug erkennen lassen zu Zielen, Strategien und Programmen der EU insbesondere im Bereich der Kohäsions- und Raumentwicklungspolitik (z.B. Zielen eines „innovativen, nachhaltigen und integrativen Wachstums“ der Strategie „Europa 2020“ oder einer „polyzentralen und ausgewogenen Raumentwicklung“ der TAEU).
- *Transnationale Bedeutung:* Es sollen nur Themen und Handlungsfelder verfolgt werden, bei denen eine transnationale Bearbeitung sinnvoll ist bzw. sich durch diese ein deutlicher

---

11 Als Themen oder Themenfelder werden im Folgenden – ähnlich dem Begriff der „Prioritäten“ im bisherigen Nordseeprogramm – größere Handlungsbereiche bezeichnet (z.B. Innovationsförderung). Mit dem Begriff Handlungsfeld werden hier konkretere Unterbereiche eines Themas bezeichnet (z.B. Förderung von Clustern innerhalb der Innovationsförderung).

12 In der laufenden Förderperiode (INTERREG IV B) legt Artikel 6 der EFRE-Verordnung (Europäisches Parlament 2006) die Ziele sowie vier thematische Prioritäten für die transnationale Zusammenarbeit fest, die im Operationellen Programm des Nordseeraums im Hinblick auf die spezifischen Herausforderungen und Potenziale ausdifferenziert bzw. akzentuiert wurden.

13 In diesem Zusammenhang wird auf Untersuchungen zur strategischen Relevanz von transnationalen INTERREG-Projekten verwiesen (z.B. BMVBS/BBR 2009).

Mehrwert ergibt (z.B. weil Probleme geografische Grenzen überschreiten oder durch Kooperationen wichtige Größenvorteile erreicht werden können).

Diese Kriterien kamen sowohl bei der Themenauswahl (Eingrenzung der in der Expertise behandelten Themenfelder) als auch bei der nachfolgenden Detailbetrachtung (Identifikation relevanter Handlungsfelder und Fragestellungen) zum Einsatz.

Transnationale Relevanz

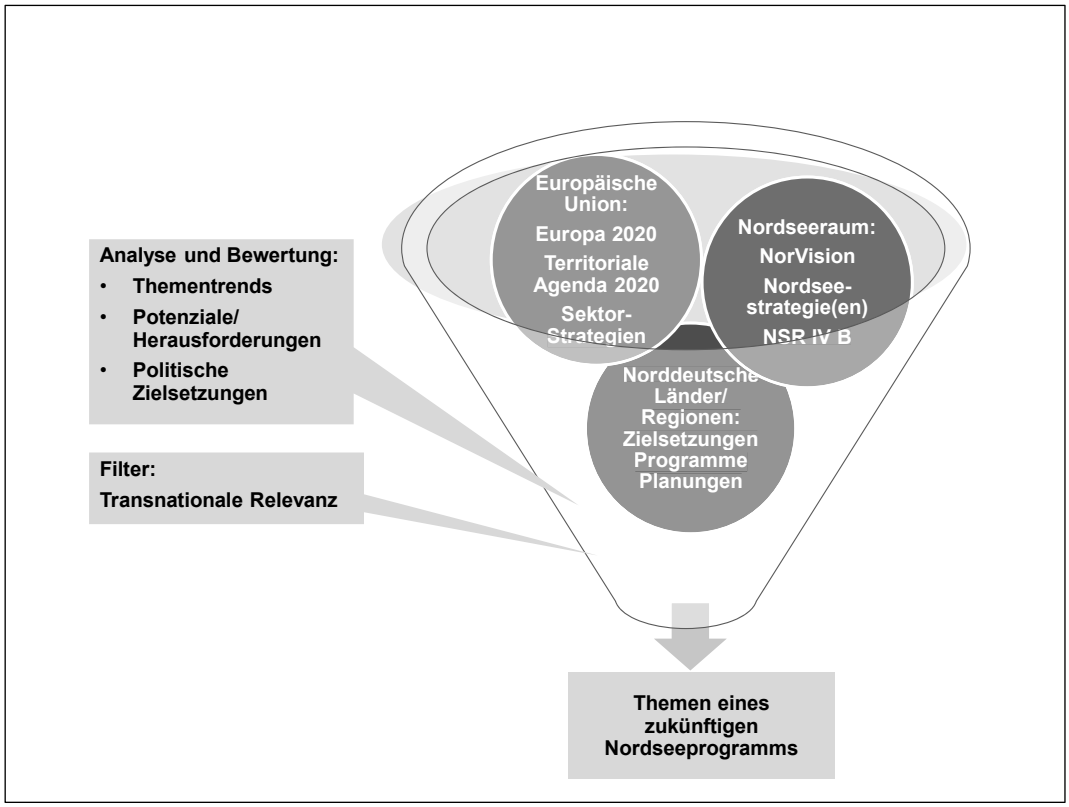
Bei der Beurteilung der Frage, ob ein Thema eine hohe transnationale Relevanz besitzt, lässt sich sinnvollerweise unterscheiden zwischen tatsächlich transnationalen Themen und Themen von gemeinsamem Interesse. Tatsächlich transnationale Themen beziehen sich auf Probleme, die über nationale und regionale Grenzen hinweg bestehen und daher von der lokalen, regionalen oder nationalen Ebene alleine nicht adäquat angegangen werden können. Eine transnationale Kooperation ist dann für die Problemlösung (z.B. in Sachen Meeresverschmutzung) unabdingbar. Davon zu unterscheiden sind Themen gemeinsamen Interesses. Sie betreffen Themen, mit denen verschiedene Städte und Regionen eines Kooperationsraums auf ähnliche Art und Weise konfrontiert sind (z.B. demografischer Wandel, Stadt-Land-Partnerschaften). Diese können zwar auf lokaler, regionaler oder nationaler Ebene angegangen werden. Durch transnationale Kooperation können jedoch innovativere oder effizientere Lösungen erreicht werden – durch Austausch guter Praktiken, durch Transfer von Wissen und Expertise sowie durch gemeinsame Aktivitäten (vgl. Colomb 2007).

4.2 Vorgehen und Ergebnisse der Themenauswahl

Die Themen, die im Rahmen der Expertise vertieft betrachtet wurden, wurden in einem mehrstufigen Verfahren ausgewählt (vgl. Abbildung 6). Im Mittelpunkt standen die Sichtung und erste Auswertung relevanter Dokumente der EU, des Nordseeraums und der norddeutschen Länder und Regionen.[14] Auf europäischer Ebene wurden insbesondere die maßgeblichen Dokumente der Kohäsions- und Raumentwicklungspolitik (insbesondere Bericht „Regionen 2020. Bewertung der künftigen Herausforderungen für die EU-Regionen“, Strategie „Europa 2020“ und ihre Leitinitiativen sowie die TAEU von 2007) sowie ausgewählte sektorpolitische Dokumente ausgewertet. Für den Nordseeraum wurde vor allem auf das Raumentwicklungskonzept NorVision sowie den Entwurf der Strategie „North Sea Region 2020“ zurückgegriffen (vgl. Kap. 3). Schließlich wurden verschiedene Dokumente der norddeutschen Bundesländer und Metropolregionen sowie der norddeutschen Zusammenarbeit berücksichtigt.

14 Insbesondere der drei Europäischen Metropolregionen im Nordseeraum: Hamburg, Bremen-Oldenburg im Nordwesten sowie Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg.

Abbildung 6: Vorgehen bei der Themenauswahl



Quelle: Eigene Darstellung

Die Auswertung maßgeblicher Dokumente zur europäischen Kohäsions- und Raumentwicklungspolitik und spezieller Dokumente zum Nordseeraum zeigt eine große Übereinstimmung im Hinblick auf wichtige zukunftsorientierte Themen. Übersicht 2 führt die Dokumente Strategie „Europa 2020“, TAEU, den Bericht „Regionen 2020. Bewertung der künftigen Herausforderungen für die EU-Regionen“ und den Entwurf der Strategie „North Sea Region 2020“ synoptisch zusammen. Im Ergebnis wurden die folgenden Themenfelder für eine vertiefte Untersuchung abgeleitet:

- Innovationsförderung,
- Integrierte Meerespolitik,
- Erneuerbare Energien und Ressourceneffizienz,
- Erreichbarkeit und nachhaltige Mobilität,
- Klimagerechte Stadt- und Regionalentwicklung,
- Demografischer Wandel,
- Stadt-Land-Partnerschaften.

Diese Themenfelder greifen in ihrem Zuschnitt teilweise Prioritäten bzw. Handlungsfelder des bestehenden Nordseeprogramms auf. Teilweise benennen sie aber auch neue Themen (z.B. Stadt-Land-Partnerschaften) oder führen Aspekte neu zusammen (z.B. Klimagerechte Stadt- und Regionalentwicklung).

Übersicht 2: Synopse maßgeblicher Dokumente zur Kohäsions- und Raumentwicklungspolitik

Europa 2020 (Prioritäten, EU-Kernziele und Leitinitiativen)	**Regionen 2020 (Herausforderungen)**	**TA 2020/TAEU (2007) (Territoriale Prioritäten)**[15]	**North Sea Region 2020**[16] **(Prioritäten)**	***Themenfelder Expertise***
Intelligentes Wachstum (Wissen und Innovation) Leitziel: 3% BIP f. FuE Leitinitiativen „Innovationsunion"; „Eine Industriepolitik für das Zeitalter der Globalisierung" „Eine digitale Agenda für Europa"	Globalisierung (Förderung Wissen, Innovation)	3. Bildung wettbewerbsfähiger und innovativer Cluster in Europa	5. Förderung von Innovation und Exzellenz (horizontale Priorität)	*Innovationsförderung*
		6. Verantwortungsvoller Umgang mit ökologischen Ressourcen und kulturellen Reserven	1. Management des Meeresraumes	*Integrierte Meerespolitik und Integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM)*
Europäische Klimaschutzziele (sog. 20-20-20-Ziele)	Klimawandel	5. Transeuropäisches Risikomanagement insbesondere im Hinblick auf Klimawandel	3. Den Klimawandel anpacken 4. Attraktive und nachhaltige Kommunen	*Klimagerechte Stadt- und Regionalentwicklung*
Nachhaltiges Wachstum Europäische Klimaschutzziele (sog. 20-20-20-Ziele) Leitinitiative „Ressourcenschonendes Europa"	Energie (nachhaltige und wettbewerbsfähige Energieversorgung)	4. Stärkung und Ausbau transeuropäischer Netze (Energie) 6. Verantwortungsvoller Umgang mit ökologischen Ressourcen und kulturellen Reserven		*Erneuerbare Energien und Ressourceneffizienz*
Europäische Klimaschutzziele (sog. 20-20-20-Ziele)	Klimawandel	5. Transeuropäisches Risikomanagement insbesondere im Hinblick auf Klimawandel	3. Den Klimawandel anpacken 4. Attraktive und nachhaltige Kommunen	*Klimagerechte Stadt- und Regionalentwicklung*
Leitinitiative „Ressourcenschonendes Europa" (u.a. intermodale Drehkreuze, kohlenstoffärmerer Verkehr)	Globalisierung (Förderung Mobilität)	4. Stärkung und Ausbau transeuropäischer Netze (Verkehr)	3. Verbesserung der Erreichbarkeit und umweltfreundliche Verkehrstechnologien	*Erreichbarkeit und nachhaltige Mobilität*
(als Herausforderung benannt)	Demografischer Wandel	(als territoriale Herausforderung benannt)	(als Herausforderung benannt)	*Demografischer Wandel*

15 Die im Mai 2011 verabschiedete TA 2020 stellt in den dort benannten sechs Territorialen Prioritäten mehr auf räumliche Zusammenhänge ab, benennt unterhalb dieser Überschriften jedoch ähnliche sektorale Schwerpunkte.

16 Entwurf Juni 2011 (NSC 2011), eigene Übersetzung.

Integratives Wachstum (ausgeprägter territorialer Zusammenhalt)		1. Polyzentrische Entwicklung durch Vernetzung von Stadtregionen und Städten 2. Neue Formen der Zusammenarbeit zwischen Stadt und Land	Attraktive und nachhaltige Kommunen	*Stadt-Land-Partnerschaften*

Quelle: Eigene Darstellung

4.3 Kapitelüberblick

In den nachfolgenden Kapiteln werden diese acht Themenfelder jeweils vertieft dargestellt und analysiert. Dafür wird zunächst eine Begriffsklärung vorgenommen. Danach werden der bisherige Stand der Bearbeitung des jeweiligen Themas und dessen Rolle im aktuellen Nordseeprogramm dargestellt und beurteilt. In diesen Schritt flossen insbesondere die Ergebnisse der Untersuchung von zwölf INTERREG-Projekten im Nordseeraum ein. Anschließend wird, vor dem Hintergrund der Ergebnisse aus Dokumentenanalyse und Expertengesprächen, beleuchtet, welche Relevanz dem Thema für den Nordseeraum und vor allem Norddeutschland künftig zukommt und welche Handlungsansätze aufgegriffen werden können. Abschließend werden Handlungsempfehlungen für eine inhaltliche Ausgestaltung des Themenfelds in einem zukünftigen Nordseeprogramms gegeben.

5. Innovationsförderung

5.1 Begriffsklärung

Ziel der Innovationsförderung ist es, Unternehmen durch geeignete Programme und Maßnahmen bei der Einführung neuer oder verbesserter Produkte und Verfahren zu unterstützen – und damit auch die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen und Regionen zu steigern. Zu den wichtigsten Handlungsfeldern der Innovationsförderung für Unternehmen gehören die Unterstützung von Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten, die Förderung von Forschungskooperationen, die Erleichterung des Zugangs zu neuem Wissen im Rahmen des Technologietransfers und die Förderung technologieorientierter Unternehmensgründungen. Auf regionaler Ebene geht es zum einen darum, die regionalen Innovationssysteme besser auszustatten, etwa durch den Auf- und Ausbau von Hochschulen und sonstigen öffentlichen Forschungseinrichtungen. Zum anderen sollen Maßnahmen das Zusammenspiel der Innovationsakteure (unter anderen öffentliche Forschungs- und Transfereinrichtungen, Industriebetriebe, unternehmensorientierte Dienstleister) verbessern, z.B. im Rahmen von Clusteraktivitäten (vgl. Fritsch 2005).

In der Innovationsforschung wird zunehmend von einem systemischen Innovationsbegriff ausgegangen. Dieser räumt dem Zusammenwirken von Wirtschaft, Wissenschaft und Staat („Triple Helix“) eine große Bedeutung für den Innovationsprozess ein. Konzepte wie innovative Milieus, Cluster und Innovationssysteme unterstreichen, wie wichtig räumliche Nähe für Innovationsprozesse ist, und bieten Ansätze, um Innovationspolitik regional zu gestalten (vgl. Fritsch 2005; Cooke 2006).

Innovationsförderung und Innovationspolitik sind Querschnittsaufgaben. Sie bedürfen der Abstimmung und Bündelung unterschiedlicher Förderinstrumente und -initiativen sowie der engen ressortübergreifenden Verknüpfung von Handlungsfeldern der Wirtschafts-, Wissenschafts-, Technologie- und Bildungspolitik (vgl. NIW 2010). Auf regionaler Ebene ist bei der Erarbeitung und Umsetzung regionsspezifischer Innovationsstrategien eine Abstimmung zwischen Regional- und Raumordnungspolitik besonders wichtig (vgl. Koschatzky 2003).

Innovationsförderung und Raumentwicklung stehen in einer engen Wechselbeziehung zueinander. Zum einen können regionale Strukturen Innovationsprozesse positiv beeinflussen, indem sie die Voraussetzungen für Innovationsleistungen schaffen, z.B. in Form von Infrastrukturen wie Technologie- und Gründerzentren oder Akteursstrukturen wie Clusterinitiativen und Netzwerken. Zum anderen wirkt die Gesamtheit der Innovationsprozesse zurück auf die Wettbewerbsfähigkeit von Städten und Regionen – und damit auf die Raumentwicklung. Zugleich wirken sich technologische Innovationen auf die Standortqualitäten und Raumnutzungen aus. So kann beispielsweise die Verbesserung der Informations- und Kommunikations-Infrastruktur (IuK-Infrastruktur) im ländlichen Raum Entwicklungsimpulse setzen (vgl. BMVBS 2010a).

5.2 Status quo – Rolle des Themenfelds im Nordseeprogramm

Die Innovationsförderung ist seit 2007 eine eigene Programmpriorität im Nordseeprogramm. Sie deckt ein weites Spektrum innovationspolitischer Handlungsfelder ab. Es werden nicht alleine unternehmerische Innovationsprozesse, sondern auch soziale und institutionelle Rahmenbedingungen angesprochen:

- *Erhöhung der Innovationskapazität von Unternehmen und Dienstleistungen:* Beispielsweise zielt das Projekt „ERIP“ („European Regions for Innovative Productivity“)[17] darauf ab, die Innovationskapazitäten von KMU zu stärken, indem angepasste Methoden von Lean Management entwickelt und in Pilotvorhaben umgesetzt werden. Im Rahmen des Projekts „North Sea Supply“ werden KMU beim Aufbau interregionaler Zuliefernetzwerke unterstützt. Im Projekt „Northern Maritime University“ arbeitet ein Netzwerk aus Hochschulen und Unternehmen zusammen, um ein nachfragegerechtes, transnationales „Aus- und Weiterbildungspaket“ im Bereich der Seeverkehrswirtschaft anzubieten.
- *Transnationale Verknüpfung bestehender Cluster sowie Forschungs- und Innovationsnetzwerke:* Das Projekt „POWER cluster“ („Developing the North Sea Offshore Wind POWER Cluster“) führt Forschungseinrichtungen, Wirtschaftsförderungen und Branchennetzwerke im Nordseeraum zusammen. Sein Ziel: Zentrale Herausforderungen für die Entwicklung der Offshore-Windenergie-Cluster, etwa Fachkräftebedarf, Schließung von Wertschöpfungsketten und gesellschaftliche Akzeptanz, länderübergreifend zu bearbeiten. Andere branchenbezogene Clusterprojekte gibt es beispielsweise in den Bereichen Medienwirtschaft (Projekt „NSSP – North Sea Screen Partners“) und Landwirtschaft (Projekt „Clima Fruit – Future Proofing the North Sea Berry Fruit Industry in Times of Climate Change“).
- *Stärkung der Innovationskapazität von Institutionen und Gesellschaft:* Das Projekt „Creative City Challenge“ unterstützt die Entwicklung lokaler und regionaler Strategien zur Förderung der Kreativwirtschaft, etwa in Form von Branchentreffen oder Wettbewerben. Das Projekt „IFP“ („Innovative Foresight Planning for Business Development“) erarbeitet systematische Früherkennungsmethoden, mit denen sich Entwicklungstrends in wichtigen Branchen und Technologiefeldern des Nordseeraumes abschätzen lassen.
- *Förderung der Verbreitung und Nutzung von Anwendungen der Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT):* Im Projekt „Smart Cities“ werden beispielsweise verwaltungsbezogene Innovationen im Bereich der IKT in Form kommunaler E-Government-Dienstleistungen entwickelt.

Gegenwärtig werden 14 Projekte mit norddeutscher Beteiligung innerhalb der Priorität Innovationsförderung gefördert.[18] Auch in anderen Programmprioritäten werden Maßnahmen zur Entwicklung und Einführung bestimmter Technologien angesprochen (z.B. Umwelttechnologie, Logistik und Energie). Zudem ist Innovation gemäß Zielsetzungen des Operationellen Programms ein Querschnittsziel des Nordseeprogramms (INTERREG-Projekte als „kollektive Lernumgebung“ zur Produktion von Innovationen) (vgl. NCP 2008, S. 12).

5.3 Zukünftige Relevanz und mögliche Handlungsansätze

5.3.1 Europäische Ebene

Aus europäischer Perspektive kommt der Innovationsförderung eine bedeutende Rolle zu. So strebt die EU im Rahmen der Strategie „Europa 2020“ an, eine auf Wissen und Innovation gestützte Wirtschaft zu entwickeln („intelligentes Wachstum“). Entsprechend wird als eines ihrer fünf Kernziele angepeilt, die privaten und öffentlichen Investitionen in den FuE-Bereich auf drei Prozent des Bruttoinlandprodukts ansteigen zu lassen. In diesem Zusammenhang ist ein ver-

17 Weiterführende Informationen zu den Projekten des Nordseeprogramms in deutscher Sprache finden sich auf den Seiten des deutschen National Contact Point (www.interreg-nordsee.de).

18 Stand Juni 2011.

stärktes Augenmerk auf die Wirkungen von FuE-Investitionen zu richten. Außerdem sollen die Bedingungen für private FuE-Investitionen verbessert werden (vgl. Europäische Kommission 2010c, S. 13). Zwei Leitinitiativen sind eng an dieses Kernziel gekoppelt.

Mit ihrer *Leitinitiative „Innovationsunion"* hat die EU ein umfassendes Maßnahmenpaket beschlossen. Ziel ist unter anderem die Neuausrichtung der FuE- und Innovationspolitik auf die gegenwärtigen Herausforderungen: Klimawandel, Energie- und Ressourceneffizienz, Gesundheit und demografischer Wandel. Dabei steht die ganze Innovationskette im Mittelpunkt, von der Grundlagenforschung bis zur Vermarktung (vgl. Europäische Kommission 2010c, S. 15). Für die Regionalpolitik und die regionale FuE-Politik empfiehlt die EU im Rahmen der „Innovationsunion" eine Ausrichtung auf die spezifischen Kompetenzen (vgl. Infobox „Strategien zur intelligenten Spezialisierung"). Dabei sollen sich Regionen auf ihre relativen Stärken konzentrieren, um Spitzenleistungen zu erreichen (vgl. Europäische Kommission 2010d, S. 23). Auch soll künftig die Zusammenarbeit von führenden innovativen Regionen mit Regionen in aufholenden Mitgliedstaaten durch Anreize gefördert werden (ebd., S. 24). In der „Innovationsunion" folgt die EU einem breiten Innovationsbegriff, der auch soziale Innovationen (z.B. Gesundheitsprävention, Nachbarschaftshilfe, Öko-Stadtpläne) und die Steigerung der Innovationsfähigkeit des öffentlichen Sektors umfasst (ebd., S. 25 f.).

Strategien zur intelligenten Spezialisierung

Die EU führt das Konzept der intelligenten Spezialisierung im Rahmen der Strategie „Europa 2020" ein. Es verbindet verschiedene Strategieelemente regionaler Innovationspolitik. Ausgangspunkt ist die Überlegung, dass FuE- und Innovationsressourcen die beste Wirkung erzielen, wenn sie eine kritische Masse erreichen und von Maßnahmen flankiert werden, die Qualifikationen, Bildungsniveaus und Wissensinfrastruktur verbessern. Daher empfiehlt die EU den Regionen, sich auf einige wenige Schlüsselprioritäten zu konzentrieren. Dabei sollen die regionalen Stärken im Vergleich zu anderen Regionen und der Gewinn für die interregionale wie transnationale Zusammenarbeit berücksichtigt werden. Elemente einer solchen Strategie der intelligenten Spezialisierung können sein (vgl. Europäische Kommission 2010e, S. 8 f.):

- Innovationscluster für regionales Wachstum,
- innovationsfreundliches Geschäftsumfeld für KMU,
- lebenslanges Lernen in Forschung und Innovation,
- attraktive regionale Forschungsinfrastrukturen und Kompetenzzentren,
- Kreativität und Kulturbranchen,
- digitale Agenda: u.a. Ausbau der Breitbandnetze,
- öffentliches Auftragswesen: innovationsorientierte Vergabe.

Für die Strukturfondsperiode nach 2013 hat die Europäische Kommission angekündigt, ihr Augenmerk verstärkt auf Innovation und das Konzept der intelligenten Spezialisierung zu legen.

Die *Leitinitiative „Eine Industriepolitik für das Zeitalter der Globalisierung"* unterstreicht die grundsätzliche Bedeutung von Innovation – als Antriebsfaktor für Produktivität, Energie- und Materialeffizienz – für die wirtschaftliche Entwicklung und die Erschließung neuer Märkte. In diesem breiten industriepolitischen Konzept wird auch die Förderung von KMU herausgestellt,

unter anderem im Rahmen von Unternehmensclustern und durch die gezielte Unterstützung der Internationalisierung von KMU.[19]

Die Europäische Raumentwicklungspolitik betont die innovationspolitische Rolle von Städten und Regionen. Damit schafften diese die besten Voraussetzungen, um den globalen Wettbewerb für die eigene Entwicklung nutzbar zu machen (vgl. TAEU, Ziff. 14 f.). Sie unterstreicht aber auch, wie notwendig transnationale Vernetzungen für eine erfolgreiche Innovationsförderung sind. Die Bildung von innovativen Clustern, in denen Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung vernetzt zusammenarbeiten, wird als wichtiges Instrument angesehen, wenn es die regionalen Kräfte zu bündeln gilt. Transnationale Clusteransätze („über Binnen- und Außengrenzen hinweg") können zu einer Ausdehnung von Wachstumsimpulsen über den wirtschaftsstarken Kernraum der EU hinaus beitragen. Auch auf die Orientierungsfunktionen räumlicher Spezialisierungen wird in der TAEU verwiesen: Bestehende Innovationszentren trügen dazu bei, das internationale Profil von Gebietskörperschaften zu schärfen.

Aus Perspektive der Europäischen Raumentwicklungspolitik trägt die Innovationsförderung – hier breit verstanden als Förderung von Forschung, „Humankapital", Innovationsfähigkeit sowie der Vermarktung von Ideen – auch zur globalen Wettbewerbsfähigkeit von Regionen bei (vgl. TA 2020, Ziff. 33). Dabei wird die Bedeutung „ortsbezogener Ansätze" herausgestellt. Diese greifen das jeweilige „Sozialkapital" und „territoriale Vorteile" auf und nutzen entsprechende Kompetenzen in „intelligenten Spezialisierungsstrategien". In einem gewissen Spannungsfeld hierzu wird empfohlen, die lokale Wirtschaft zu diversifizieren, um sie weniger anfällig gegenüber externen Entwicklungen zu machen (Ziff. 34). Dabei begreift die TA 2020 Innovationsförderung als für alle Raumtypen wichtig: Es ist wichtig, die Innovationsfähigkeit aller Regionen zu erhalten und zu entwickeln.

5.3.2 Nordseeraum

Der Nordseeraum verfügt über eine starke Wissens- und Forschungsbasis, starke Wirtschaftsbranchen, gute Infrastrukturen und relativ gut organisierte Verbindungen zwischen den Akteuren der „Triple Helix". Als Schwächen der Innovationsförderung wurden in einer Studie zum Wissens- und Innovationstransfer im Nordseeraum ermittelt (vgl. Inno AG u.a. 2005, S. 1 f.):

- Die Innovationsförderung orientiert sich nicht am Bedarf der Unternehmen.
- Ihrem organisatorischen und programmatischen Rahmen fehlt es an Nachhaltigkeit bzw. Stabilität.
- Hinsichtlich Akteuren, Strategien, Ressourcen, Kompetenzen und Systembedarfen herrscht keine Transparenz.
- Es gibt eine Vielzahl von Institutionen der Innovationsförderung, die jedoch vielfach nicht über eine „kritische Masse" an Ressourcen verfügen.

Transnationale Zusammenarbeit sollte einen Beitrag dazu leisten, diese Schwächen im Innovationssystem zu beseitigen.

Der *Entwurf der Nordseestrategie* verortet die Innovationsförderung als horizontale Priorität, die für alle vier thematischen Prioritäten von Bedeutung ist.[20] Es sollen Innovationen sowohl in

---

19 Eine integrierte Industriepolitik für das Zeitalter der Globalisierung. Vorrang für Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit, KOM(2010) 614.

20 Die vier thematischen Prioritäten: 1. Managing Maritime Space, 2. Increasing Accessibility, 3. Tackling Climate Change, 4. Attractive and Sustainable Liveable Communities (vgl. NSC 2011, S. 7).

etablierten als auch in neuen Branchen gefördert werden. Dazu ist der Wissens- und Erfahrungsaustausch zwischen den Regionen des Nordseeraumes zu stärken und sind weitere transnationale Cluster zu entwickeln. Dabei folgt der Entwurf der Nordseestrategie einem breiten Innovationsverständnis. Es bezieht sich sowohl auf den privatwirtschaftlichen als auch den öffentlichen Sektor und schließt auch die Förderung des Unternehmertums („Entrepreneurship“) mit ein (vgl. NSC 2011, S. 21).

In seiner Stellungnahme zu einer möglichen Nordseestrategie verweist der Ausschuss der Regionen auf die Chancen, die mit dem Aufbau transnationaler Cluster verbunden sind, etwa im Bereich der Offshore-Technik, der „blauen“ Biotechnologie und weiterer maritimer Technologien (vgl. AdR 2010).

Maritime Wirtschaft und Maritime Technologien

Die Maritime Wirtschaft umfasst eine Vielzahl von (sich überschneidenden) Wirtschaftszweigen. Kernsegmente sind Schiffbauindustrie, Seeschifffahrt, Meerestechnik, Maritime Wissenschaft, Forschung und Bildung sowie Hafenwirtschaft und Hafenlogistik. Nebensegmente sind Maritime Dienstleistungen und Tourismus. Maritime Technologien und der Schiffsbau stellen ein wichtiges Kompetenzfeld des Nordseeraums dar. Sie müssen im Rahmen einer gezielten Infrastrukturpolitik sowie durch Maßnahmen der Innovationsförderung (weiter) gefördert werden. So wird in innovationspolitischen Studien ein verstärkter Austausch von Branchenunternehmen mit Forschungsinstitutionen bzw. wissensintensiven Dienstleistern als notwendig erachtet (vgl. Inno AG u.a. 2005, S. 46).

In seiner Stellungnahme zur makroregionalen Zusammenarbeit im Nordseeraum unterstreicht der Ausschuss der Regionen die Bedeutung maritimer Wirtschaftssektoren und Technologiefelder. Dabei werden im Besonderen die Offshore-Technik, „blaue“ Biotechnologie Wasser- und Deltatechnologie, „Marikulturen“ und die mögliche Gewinnung von (weiteren) Rohstoffen aus dem Meeresboden erwähnt. Für diese Technologien und Industrien der Zukunft sollten regionale Cluster im Raum Nordsee/Ärmelkanal gebildet werden, da hier entsprechende gute wissenschaftliche und industrielle Kapazitäten bestehen (vgl. AdR 2010, S. 8). Vor dem Hintergrund der Meeresverschmutzung wird zudem ein Forschungs- und Entwicklungsbedarf hinsichtlich der Bereiche Clean Shipping, Nullemissionsschiff und Green Harbour gesehen (ebd., S. 7).

Die Voraussetzungen, dass Norddeutschland von einer stärkeren transnationalen Kooperation profitieren könnte, dürfen als gut angesehen werden – hier sind entsprechende Kompetenzen, Vorerfahrungen und Organisationsstrukturen vorhanden: Die Maritime Wirtschaft weist eine hohe Konzentration in den norddeutschen Ländern auf. Insbesondere die deutsche Meerestechnik besteht aus einem weitgehend zusammenhängenden Netzwerk mit einer im Vergleich zur gesamten Maritimen Wirtschaft überdurchschnittlichen Vernetzungsdichte (vgl. BMWi 2010, S. 270). An den geförderten meerestechnischen Forschungsprojekten der EU im Rahmen des Forschungsrahmenprogramms sind zu 64 Prozent deutsche Unternehmen beteiligt. Verschiedene Unternehmen und Forschungseinrichtungen nehmen bereits teil an thematisch einschlägigen INTERREG-Projekten (z.B. „Clean North Sea Shipping“, „Ballast Water Opportunity“ oder „POWER cluster“). Neben regionalen und landesweiten Aktivitäten zur Stärkung und Vernetzung der Maritimen Wirtschaft (Maritime Kompetenzzentren und Cluster) besteht mit dem Maritimen Cluster Norddeutschland seit kurzem eine länderübergreifende Organisation. Sie soll auch die Internationalisierung der Wirtschafts- und Technologiekontakte der Branche vorantreiben.

5.3.3 Norddeutschland

Die norddeutschen Bundesländer gehören, wie der Nordseeraum insgesamt, gemessen an einschlägigen Indikatoren wie FuE-Ausgaben oder Patentanmeldungen zu den innovationsstärksten Gebieten innerhalb der EU. Allerdings bestehen, wie Analysen des Regional Innovation Scoreboard belegen, regional deutliche Unterschiede, etwa zwischen einzelnen Metropolräumen als Spitzenreiter (Hamburg, Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg) und ländlichen Regionen (z.B. Weser-Ems) (vgl. Pro Inno Europe 2009). Insgesamt betrachtet, weisen die norddeutschen Länder aber in Bezug auf ihre Wirtschaftskraft einen Rückstand gegenüber den süddeutschen Bundesländern auf, der – wie ein aktuelles strukturpolitisches Gutachten ausführt – nur durch einen „konsequenten innovations- und qualifikationsorientierten Strukturwandel“ angegangen werden kann (vgl. NIW 2010, S. 176).

Norddeutschland besitzt, wie eine Studie im Rahmen der Konferenz Norddeutschland ergab, eine Reihe spezifischer technologischer Kernkompetenzen. Dazu gehören die Bereiche Schiffbau und Meerestechnik, Tourismus, Neue Energien, Life Sciences, Informations- und Kommunikationstechnologie, Automotive, Lebensmitteltechnologie, Neue Materialien/Chemie sowie Logistik, Luft- und Raumfahrt.[21] Diese werden bereits heute in den Innovationsstrategien der norddeutschen Länder berücksichtigt. Sie dienen aber auch – in ersten Ansätzen – als Grundlage für eine verstärkte wirtschaftspolitische Kooperation und ein gemeinsames Standortmarketing (vgl. Konferenz Norddeutschland o.J.).[22]

Auf Ebene der *norddeutschen Bundesländer*, aber auch auf regionaler Ebene bestehen umfangreiche Strukturen und Programme der Innovationsförderung. Länderübergreifende Koordination und abgestimmte Förderstrategien gibt es hingegen erst in Ansätzen, insbesondere durch gemeinsame Branchennetzwerke in den Bereichen Life Sciences (Norgenta Norddeutsche Life Science Agentur)[23] und Maritime Wirtschaft (Maritimes Cluster Norddeutschland)[24], die auch Ausgangspunkt für stärkere transnationale Aktivitäten darstellen bzw. darstellen könnten. Eine solche Unterstützung transnationaler Cluster – im Sinne der Vernetzung regionaler Cluster wie auch als Angebot für Mitgliedsfirmen und -institutionen – ist bereits teilweise in den Internationalisierungsstrategien norddeutscher Akteure vorgesehen.

Auf Ebene der norddeutschen Metropolregionen ist Innovationsförderung durchgängig ein zentrales Handlungsfeld. So benennt der „Strategische Handlungsrahmen der *Metropolregion Hamburg* 2011–2013“ Wertschöpfungsketten und Clusterkooperationen sowie den Wissens- und Technologietransfer als wichtige Projektschwerpunkte der metropolitanen Zusammenarbeit (vgl. Metropolregion Hamburg 2010). Dabei kann an Strategieprozesse und Aktivitäten sowohl in Hamburg als auch in den sonstigen Städten und Landkreisen der Metropolregion – sie erstreckt sich von Hamburg über Teile der Bundesländer Schleswig-Holstein und Niedersachsen bis nach Mecklenburg-Vorpommern – angeknüpft werden. So haben sich Politik, Wirtschaft und Wissenschaft im Rahmen der InnovationsAllianz Hamburg im Frühjahr 2010 in einem breit angelegten Verfahren auf strategische Leitlinien und konkrete Maßnahmen für die Innovationspolitik in der Hansestadt verständigt. Unter anderem wurden acht Zukunftsfelder identifiziert, die durch gezielte vernetzungsorientierte Branchen- und Clusterinitiativen gestärkt werden sollen (vgl. InnovationsAllianz Hamburg 2010). Auf teilräumlicher Ebene betreiben weitere Akteure wie die Süderelbe AG regionale Innovationspolitik, z.B. in Form von Clustermanagement (im kon-

21 Ähnliche wirtschaftliche Kernkompetenzen benennt das Niedersächsische Institut für Wirtschaftsforschung (NIW 2010, S. 175).

22 Vgl. z.B. den Internetauftritt www.norddeutsche-laender.de (letzter Zugriff 20.07.2011).

23 Vgl. www.life-science-nord.net (letzter Zugriff 20.07.2011).

24 Vgl. www.maritimes-cluster-nord.de (letzter Zugriff 20.07.2011).

kreten Beispiel: Logistik und Hafen, Ernährungswirtschaft, Luftfahrt und Maritime Wirtschaft) (vgl. Glaser/Ringe 2008).

Die *Metropolregion Hannover, Braunschweig, Göttingen, Wolfsburg* stellt in ihrem „Arbeitsprogramm Metropolregion 2009–2011“ die Wissensvernetzung zwischen Wissenschaft und Wirtschaft im Allgemeinen sowie speziell in den Themen Gesundheitswirtschaft, Energie, Klimawandel und Wasserwirtschaft in den Mittelpunkt ihrer innovationspolitischen Aktivitäten (vgl. Metropolregion Hannover 2010). Einen weiteren Schwerpunkt sieht sie unter dem Motto „Talente gewinnen“ in verschiedenen Aktivitäten der Fachkräfterekrutierung und -sicherung. Auch unterhalb der Ebene der Metropolregion finden sich auf stadtregionaler und städtischer Ebene verschiedene Institutionen, die wirtschaftsorientierte Innovationsförderung betreiben (z.B. hannoverimpuls) (vgl. Kiese 2008).

In der *Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten* wird im aktuellen „Handlungsrahmen 2010–2013“ die Innovationsförderung als eigenständiges „Zukunftsfeld“ benannt, hier vor allem im Sinne einer verstärkten Zusammenarbeit zwischen Hochschulen und Wirtschaft. Zugleich werden für sieben Branchen bzw. Technologiefelder (z.B. Automotive, Ernährungswirtschaft, erneuerbare Energien) konkrete innovationsorientierte Maßnahmen benannt, etwa der Aufbau eines Clustermanagements (vgl. Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten e.V. 2010). Dabei werden auch Strategien und Aktivitäten mit einbezogen, die bereits von städtischer und regionaler Ebene initiiert wurden (z.B. die bremischen Clusteraktivitäten in den Bereichen Maritime Sicherheit sowie Luft- und Raumfahrt).

5.4 Empfehlungen zur inhaltlichen Ausrichtung des Nordseeprogramms

Grundsätzlicher Tenor der Expertengespräche und Workshop-Diskussionen war es, das Thema Innovationsförderung als eine eigenständige Priorität in einem zukünftigen Nordseeprogramm beizubehalten. Daneben sollte die Beförderung sozialer und technischer Innovationen weiterhin als Querschnittsziel über das ganze Programm hinweg angestrebt werden. Was die inhaltliche Ausgestaltung einer solchen Priorität angeht, zeigten sich jedoch differierende Einschätzungen. Unterschiedliche Auffassungen bestanden etwa bei der Frage, ob zukünftig ein engerer Innovationsbegriff zugrunde gelegt werden sollte, der stärker auf technologische Innovationen und Exzellenz fokussiert. Umstritten war auch, inwieweit in dieser Priorität konkrete Innovationsvorhaben gefördert werden sollten, oder ob nicht vielmehr strukturelle Aspekte wie etwa die Zusammenarbeit von Institutionen der Innovationsförderung (Wirtschaftsförderungen, Technologietransfer-Einrichtungen) sowie die Verbesserung von Programmen und Instrumenten der Innovationsförderung im Mittelpunkt stehen sollten. Keine Einigkeit bestand auch in der Frage, ob es sinnvoll ist, eine Förderung auf bestimmte Technologiefelder zu begrenzen. Während zum einen die spezifischen technologischen Stärken Norddeutschlands und des Nordseeraums hervorgehoben wurden, verwiesen andere Experten auf die Probleme, besonders innovative Bereiche vorab einzugrenzen, und favorisierten den Ansatz, die Förderung stärker auf die Behebung von Innovationsengpässen auszurichten.

Ausrichtung der Innovationsförderung

- *Innovationsbezogene Aktivitäten stärker strategisch ausrichten:* Eine Profilierung innovationsbezogener Aktivitäten im Rahmen des Nordseeprogramms sollte durch eine stärkere strategische Ausrichtung der Projekte erreicht werden. Im Mittelpunkt sollte die Vernetzung von intermediären Akteuren der Innovationsförderung (z.B. Wirtschaftsförderungen, Technologietransfer-Einrichtungen) zur Abstimmung und Entwicklung (transnationaler) innovationspolitischer Strategien und Aktionen stehen. Solche eher strategisch ausgerichteten Projekte finden sich im Nordseeraum bisher kaum – obwohl dafür EU-weit nur das INTERREG-Programm zur Verfügung steht. Die Unterstützung ganz konkreter Innovationsaktivitäten in

Wirtschaft, Gesellschaft und Verwaltung kann hingegen auch themenbezogen in den anderen Programmprioritäten erfolgen.

- *Intelligente Spezialisierung anstreben:* Im Sinne einer „intelligenten Spezialisierung“ (einem aktuellen Stichwort aus der Leitinitiative Innovationsunion der EU) sollten Aktivitäten in Technologiefeldern bzw. Wirtschaftsbranchen verstärkt auf transnationaler Ebene gefördert werden, die auf spezifische norddeutsche Kompetenzen (z.B. meeres- und küstenbezogene Technologien) aufbauen. Die Fragestellungen möglicher Projekte sollten dabei jedoch nicht zu detailliert vorgegeben werden. Zudem bieten sich nach Experteneinschätzung solche Branchen für transnationale Aktivitäten der Innovationsförderung an, die bereits stark transnationale Bezüge aufweisen (z.B. Logistikbranche, Teilbereiche der Kreativwirtschaft).
- *Auf Diffusion statt Invention setzen:* INTERREG-Projekte sollten keine wissenschaftliche Grundlagenforschung oder industrielle Forschungsförderung anstreben. Hierfür gibt es eine große Palette von besser geeigneten Fachprogrammen der nationalen und europäischen Forschungsförderung (z.B. Forschungsrahmenprogramm). Dort praktizierte Verfahren der Qualitätssicherung (Peer-Review) sind in INTERREG nicht vorhanden – dies könnte im Einzelfall problematisch sein und Mitnahmeeffekte verursachen. Eine besondere Chance liegt vielmehr darin, die Verbreitung von Innovationen zu unterstützen sowie neue Produkte und Verfahren pilothaft anzuwenden.
- *Schnittstellen mit Fachprogrammen der Innovationsförderung verbessern:* Verglichen mit den großen Fachprogrammen für Forschung und Entwicklung auf europäischer Ebene – 7. Forschungsrahmenprogramm (hier z.B. spezifische Priorität „Forschung für KMU“) oder Rahmenprogramm für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation (CIP) – werden auch in Zukunft für transnationale Aktivitäten der Innovationsförderung nur vergleichsweise geringe Mittel zur Verfügung stehen. Einzelne INTERREG-Projekte zeigen, dass sinnvolle Schnittstellen bestehen: In strategisch ausgerichteten transnationalen Projekten können FuE-Bedarfe ermittelt werden und konkrete Projektideen sowie Konsortien für Fachprogramme entstehen. Gleichzeitig könnten Entwicklungen aus europäischen FuE-Projekten in stärkerem Maße als bisher in praxisnahen INTERREG-Projekten getestet und weiterverbreitet werden.
- *Innovationen für die Regionalentwicklung nutzen:* Gerade die gemeinsame, pilothafte Erprobung innovativer Technologien für die Regionalentwicklung durch Unternehmen, Wissenschaft und öffentliche Akteure (z.B. breitbandgestützte Dienstleistungen oder regenerative Energien im ländlichen Raum) macht ein innovationspolitisches Alleinstellungsmerkmal von INTERREG aus, das in Zukunft – über alle Prioritäten hinweg – noch gestärkt werden sollte. Dafür sind u.a. ausreichende Projektlaufzeiten und investive Mittel notwendig. Eine solche Ausrichtung der Innovationsförderung kann auch zur Stärkung der Innovationskapazitäten in eher ländlichen Regionen und damit zum territorialen Zusammenhalt des Nordseeraumes beitragen.

Einzelne Handlungsfelder

- *Grundlagen der Innovationsförderung erarbeiten:* Es fehlt, wie in den vorliegenden Studien und Expertengesprächen deutlich wurde, an einer Aufarbeitung der technologischen und wirtschaftlichen Kompetenzen des Nordseeraums und an einer Beschreibung der zukünftigen Herausforderungen einer gemeinsamen Innovationspolitik im Nordseeraum. Entsprechende Zielsetzungen des laufenden Operationellen Programms sollten in Zukunft weiter vertieft werden.
- *Politiklernen in Bezug auf Innovationshemmnisse ermöglichen:* In Expertengesprächen wurde auf die Chancen hingewiesen, die in der Vielfalt nationaler und regionaler Innovationssysteme im Nordseeraum liegen. Für typische Innovationshemmnisse insbesondere bei KMU in

Norddeutschland (z.B. FuE-Finanzierung, Innovationsmarketing) liegen in Skandinavien und Großbritannien bereits viele bewährte Ansätze vor (etwa Venture Capital). Auch im Hinblick auf neue Ansätze der Innovationsförderung (etwa Open Innovation) sowie die Rolle öffentlicher Verwaltung als Impulsgeber für Innovationsprozesse (z.B. E-Government und innovative Beschaffung) könnte Norddeutschland stärker vom Austausch mit Vorreiterregionen (z.B. Cambridge) profitieren.

- *Förderung transnationaler Cluster und Netzwerke weiter ausbauen:* Die Entwicklung transnationaler Cluster – im Sinne der Vernetzung regionaler Cluster wie auch als Angebot für Mitgliedsfirmen und -institutionen – ist schon bisher der eindeutige Handlungsschwerpunkt innerhalb der Priorität. Dieser Ansatz sollte weiter gestärkt werden, da er die angestrebten Internationalisierungsstrategien norddeutscher Akteure unterstützen kann. In verschiedenen Strategiedokumenten für eine stärkere makroregionale Zusammenarbeit im Nordseeraum – etwa seitens des Ausschusses der Regionen oder der North Sea Commission – wird auf die Chancen für den Aufbau transnationaler Cluster hingewiesen, etwa im Bereich der Offshore-Technik, der „blauen" Biotechnologie und weiterer maritimer Technologien.
- *Bedeutung von Prozess- und Managementinnovationen berücksichtigen:* Auch im Nordseeraum bestehen Defizite im Hinblick auf die Innovationsfähigkeit von KMU. Dabei geht es weniger um patentträchtige Forschungsaktivitäten als um verbesserte Prozesse und Managementmethoden. Auf der einzelbetrieblichen Ebene bietet der transnationale Erfahrungsaustausch große Lernmöglichkeiten (z.B. im Hinblick auf unterschiedliche Unternehmenskulturen).
- *Mittelbare Beteiligung von KMU erleichtern:* Unternehmen einzubeziehen ist für die meisten Projekte der Innovationsförderung unabdingbar. Dort, wo es darum geht, neue Angebote der betrieblichen Innovationsförderung zu entwickeln, hat sich jedoch eine mittelbare Einbindung von Unternehmen bewährt. Dabei sind Unternehmen Adressaten von Projektmaßnahmen – etwa von Beratungsangeboten wie im Projekt „ERIP" – und nehmen auch am transnationalen Erfahrungsaustausch teil, ohne jedoch formaler Partner zu sein. Die Mitwirkung als formaler Projektpartner ist für viele Unternehmen (insbesondere KMU) nicht sinnvoll. Eine teilweise Förderung entsprechender „mittelbarer" Partner sollte daher in Zukunft noch stärker ermöglicht werden (z.B. durch Übernahme von Reisekosten).

6. Integrierte Meerespolitik

6.1 Begriffsklärung

Bis vor einigen Jahren wurden die Meere als unendliche Ressource betrachtet. Im Laufe der Zeit haben sich die traditionellen Nutzungen – Fischfang, Seeschifffahrt, Telekommunikationskabel, Tourismus – immer mehr intensiviert. Hinzu kamen und kommen neue Nutzungen: Förderung von Erdöl und Erdgas, entsprechende Leitungen für diese Rohstoffe, Glasfaserkabel zur Datenübertragung, Elektrizitätskabel, Versorgungsleitungen zu Inseln, Abbau von Sanden, militärische Übungs- und Sperrgebiete, Unterschutzstellung von Meeresgebieten, Aquakulturen und zuletzt Offshore-Windenergie. Die meisten dieser Nutzungen können die Natur schädigen und in Konflikt zueinander treten. Weitere Nutzungsmöglichkeiten, etwa die Erzeugung von Elektrizität aus Gezeitenströmungen mittels Turbinen oder CO_2-Lagerung unter dem Meer, werden in Betracht gezogen oder befinden sich in der Entwicklung (vgl. Buchholz 2005, S. 537 f.).

Der Erkenntnis folgend, dass das Meer eine endliche Ressource darstellt, legt der europäische Ansatz für eine *Integrierte Meerespolitik* eine ganzheitliche Betrachtung der Ozeane und Meere zugrunde. Ziel der europäischen Meerespolitik ist eine nachhaltige Entwicklung, die eine langfristige wirtschaftliche Nutzung der Meeresressourcen auf Basis eines guten Umweltzustandes der Meere und unter Berücksichtigung sozialer Anforderungen ermöglicht (vgl. Europäische Kommission 2006b, S. 4).

Die maritime Raumplanung ist ein wichtiges Instrument, um integrierte Meerespolitik zu verwirklichen. Gegenstand der *maritimen Raumplanung* ist es, die meeresbezogenen Aktivitäten zu analysieren, eine räumliche Verortung dieser Nutzungen vorzunehmen und damit einen Ausgleich der ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Interessen zu gewährleisten (vgl. Europäische Kommission 2011c, S. 3). Die Meeresraumordnung „…betrifft Tätigkeiten a) auf dem Meeresgrund, b) in der Wassersäule und c) an der Oberfläche“ (Europäische Kommission 2008c, S. 10). Auch die besonderen Nutzungskonflikte und Anforderungen des Übergangs zwischen Land und Meer sind Gegenstand der maritimen Raumplanung. Im Gegensatz zur Raumplanung an Land ist die maritime Raumplanung ein neues Handlungsfeld, das einer schrittweisen Umsetzung in den Mitgliedstaaten bzw. auf den dafür zuständigen administrativen Ebenen bedarf.

Das *IKZM* ist ein informeller „Management-Ansatz der versucht, Konflikte bei der Entwicklung der Küstenzone zu reduzieren, die Umweltqualität zu erhalten und eine am Leitbild der Nachhaltigkeit orientierte Abstimmung zwischen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen bei der Entwicklung der Küste zu unterstützen“ (vgl. UBA, o.J.). An diesem freiwilligen, auf regionale Projekte ausgerichteten, kontinuierlichen Prozess sollen relevante Akteure wie Verbände, Kommunalverwaltungen, Bundes- und Landesbehörden, Regionalplanung, Kammern, Unternehmen und andere beteiligt werden. Die Akteurskonstellation muss auf die regionalen Bedürfnisse abgestimmt werden. In diesem Verfahren sollen die Schutzbedürfnisse der Küstenumwelt, die Gefahren und Risiken infolge der Klimaänderungen, Küstenschutzmaßnahmen, eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung, soziale, kulturelle sowie Erholungsfunktionen, der Zusammenhalt der Küstenregionen auch in Randgebieten sowie die bessere Koordinierung von see- und meeresseitigen Aktivitäten berücksichtigt werden (vgl. Europäisches Parlament und Rat 2002, Kapitel 1; Ahlke/Wagner 2004, S. I). Zwischen dem IKZM als informellem und der Raumordnung als formellem Instrument besteht eine Wechselbeziehung, die in den Küstenregionen konkretisiert werden muss. Zur Vorbereitung der raumplanerischen Festlegungen kann das IKZM, das als kontinuierlicher Kommunikationsprozess zwischen den Stakeholdern ausgelegt ist, einen wichtigen Beitrag leisten.

In diesem Kapitel geht es vor allem um das IKZM als strategisches Instrument sowie die Bekämpfung der Meeresverschmutzung und den Meeresschutz. Weitere Aspekte der integrierten Meerespolitik wie die Nutzung erneuerbarer Energien (Offshore-Windenergie, Gezeiten- und

Wellenenergie) oder Hafenpolitik werden in den Kapiteln Erneuerbare Energien und Ressourceneffizienz (Kap. 7) sowie Erreichbarkeit und Nachhaltige Mobilität (Kap. 8) behandelt.

6.2 Status quo – Rolle des Themenfelds im Nordseeprogramm

Im Operationellen Programm wird den meeres- und küstenbezogenen Herausforderungen und möglichen Projekten große Bedeutung beigemessen. Innerhalb der Priorität „Förderung des Nachhaltigen Managements der Umwelt“ wird die Bekämpfung der Meeresverschmutzung als ein Handlungsfeld benannt und der Meeresschutz in der Nordsee somit aktiv vorangetrieben. Das nachfolgend beschriebene Projekt zielt primär auf die Reduzierung der Meeresverschmutzung.

- *„Ballast Water Opportunity“:* Mit der Einschleppung fremder Arten durch das Ballastwasser in Schiffen befassen sich die Akteure im Projekt „Ballast Water Opportunity“. Im Durchschnitt können sich zehn von 100 eingeschleppten Arten etablieren, eine davon kann für die heimischen Ökosysteme gefährlich werden. Wenn durch eingeschleppte Arten aufgrund mangelnder Fressfeinde die Nahrungsketten aus dem Gleichgewicht geraten, können nachhaltige Schädigungen des Ökosystems folgen. In europäischen Gewässern entstehen der Fischerei durch systemfremde Arten jährliche Schäden in Höhe von etwa 150 Mio. Euro (vgl. Kacan 2010). Die insgesamt 14 Partner des Projektes, an dem als deutscher Partner unter anderem das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie federführend beteiligt ist, haben bereits die Gefährdung der Meeresgebiete bezüglich der Einschleppung fremder Arten analysiert. Außerdem arbeiten die Projektpartner an der Entwicklung eines Standards für die Zertifizierung von Ballastwasseranlagen. Diese sollen das Wasser beim Ein- oder Auspumpen chemisch oder mechanisch reinigen und somit eine Einschleppung fremder Arten in die Nordsee verhindern.

  Das Projektkonsortium und die Subpartner lassen sich verschiedenen Akteursgruppen zuordnen: Landes- und Bundesbehörden, die eine Regulierungsfunktion ausüben, Forschungseinrichtungen, Häfen sowie Unternehmen (z.B. Hersteller von Ballastwasseranlagen). Werften und Reedereien sind nicht direkt am Projekt beteiligt – die Projektergebnisse sollen allerdings an diese Zielgruppe herangetragen werden.

Auch in anderen Prioritäten laufende Projekte, wie z.B. „Clean North Sea Shipping“, wirken auf die Reduzierung der Meeresverschmutzung hin.

Die Stärkung des IKZM ist eines von vier Zielen innerhalb der “Umweltpriorität“ des Nordseeprogramms. Hier wird explizit gefordert, die seeseitigen Gebiete verstärkt in den Aktivitäten zu berücksichtigen und so die meeresbezogene Raumordnung zu stärken (vgl. NCP 2008, S. 44).

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt werden verschiedene Aspekte des IKZM in vier Projekten aufgegriffen:

- *„BLAST“ („Bringing Land and Sea together“):* Das Projekt „BLAST“ unterstützt das IKZM durch die Angleichung und Erweiterung von Geoinformationsdaten, die an Land und im Meer mit unterschiedlichen Verfahren und Zielen erhoben werden. Diese Harmonisierung von Daten liefert Grundlagen für die Entwicklung verbesserter Instrumente in den Bereichen Navigation, Monitoring des Verkehrs und Klimawandel.
- *„LNS“ („Living North Sea“):* Ziel des Projekts „LNS“ ist der Schutz von Wanderfischarten durch Instrumente des IKZM. Der verstärkte Eingriff des Menschen durch Wehre und Begradigungen von Flüssen und die Veränderung von Küstenzonen gefährden die Wanderung von Fischarten stark. Um eine nachhaltigere Bewirtschaftung der Gewässer und einen bes-

seren Schutz der Arten zu gewährleisten, sollen Maßnahmen an Pumpstationen und Durchlässen zwischen Kanälen/Flüssen und dem Meer durchgeführt werden. Auch neue Methoden zur Messung der Fischwanderung werden erarbeitet.

- *„SUSCOD" („Sustainable Coastal Development in Practice"):* Die Entwicklung neuer Instrumente soll Personen und Behörden die Umsetzung des IKZM erleichtern. Mit einem neu entwickelten web-basierten Programm soll die Arbeit von Praktikern in den Bereichen Küstenschutz und Küstenentwicklung vereinfacht werden. Damit soll auch die Akzeptanz des IKZM verbessert werden.
- *„TIDE" („Tidal River Development"):* Das Projekt „TIDE" befasst sich mit der Entwicklung eines Konzeptes zur integrierten Bewirtschaftung und Planung an Ästuaren, also Buchten bzw. der Flut ausgesetzten Flussmündungen, die häufig Schifffahrtswege zu großen und wirtschaftlich bedeutsamen Häfen sind. In den Projektgebieten an Elbe, Humber, Schelde und Weser treten Konflikte zwischen Schifffahrt und Naturschutz auf. Die Umsetzung der Fauna-Flora-Habitat (FFH)-Richtlinie und der Wasserrahmenrichtlinie erweist sich hier aufgrund der Schifffahrt als Problem. Vertiefungen der Fahrrinnen greifen stark in das Ökosystem ein, sind aber für die Wirtschaftlichkeit eines Hafens häufig notwendig.

6.3 Zukünftige Relevanz und mögliche Handlungsansätze

6.3.1 Europäische Ebene

Die integrierte Meerespolitik der EU ist zum einen in der Strategie von Lissabon verankert und soll zu Wachstum und dauerhafter Beschäftigung in der EU beitragen. Zum anderen müssen der Erhalt und die Verbesserung des Zustands der Meere gewährleistet werden, um die Voraussetzungen für die nachhaltige wirtschaftliche Nutzung der Ressourcen zu schaffen. Die Globalität der Meere macht internationale Regeln zum Schutz und zur Nutzung der Meere erforderlich. Zugleich können die unterschiedlichen Meeresgebiete auf die entsprechenden Schutz- und Nutzungsanforderungen abgestimmte, nationale Regelungen und Verwaltungen verlangen. Aus diesen unterschiedlichen administrativen Zuständigkeiten sowie den vielfältigen sektoralen Politikbereichen, in deren Einflussbereich auch die Meere liegen, erwächst die Notwendigkeit, eine Vielzahl unterschiedlicher Akteure – mit sich zum Teil widersprechenden Interessen – in eine integrierte Meerespolitik einzubinden (vgl. Europäische Kommission 2006b, S. 5 f.).

Im Zuge einer erwarteten Nutzungsintensivierung und damit ansteigenden Nutzungskonflikten im Küsten- und Meeresbereich der Nordsee ist neben einer Meeresraumordnung (MRO) auch das informelle Managementinstrument IKZM vonnöten, um eine integrierte Meerespolitik zu befördern und deren Akzeptanz zu steigern (vgl. Europäische Kommission 2007b, S. 6 f.). Weil die Auswirkungen der terrestrischen Nutzungen auf das Meer bisher weitgehend unberücksichtigt blieben, forderte die EU ihre Mitgliedstaaten 2007 mit dem „Blaubuch" auf, die maritime Raumplanung umzusetzen. .

Das „Blaubuch" der Kommission (Mitteilung „Eine integrierte Meerespolitik für die Europäische Union", 2007) erläutert fünf umfassende Aktionsbereiche[25] zur Verwirklichung einer integrierten Meerespolitik. Im Rahmen des Aktionsbereichs „Optimale Nachhaltigkeit bei der Nutzung der

25 Die Aktionsbereiche sind: Optimale Nachhaltigkeit bei der Nutzung der Ozeane und Meere, Optimale Lebensqualität in den Küstenregionen, Ausbau der Führungsposition Europas im internationalen maritimen Bereich, Aufbau einer Wissens- und Informationsgrundlage für die Meerespolitik, Mehr Aufmerksamkeit für ein maritimes Europa (vgl. Europäische Kommission 2007b, S. 8 ff.).

Ozeane und Meere“ kündigte die Kommission Aktionen unter anderem in der Verkehrspolitik (vgl. Kap. 8) sowie in folgenden Bereichen an:

- Leitlinien zur Anwendung der gemeinschaftlichen Umweltvorschriften beim Ausbau von Häfen,
- Pilotmaßnahmen zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels in Küstengebieten,
- Hinwirken auf die Einstellung von Rückwürfen und zerstörerischen Fangpraktiken,
- Hinwirken auf die Beendigung des illegalen, unregulierten und nicht gemeldeten Fischfangs (vgl. Europäische Kommission 2007b, S. 8 ff.).

Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie

Den im „Blaubuch“ formulierten Anforderungen folgend, fordert die 2008 in Kraft getretene Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie der EU, dass die Mitgliedstaaten speziell auf ihre Gewässer abgestimmte Meeresstrategien entwickeln, die kohärent für die gesamte Meeresregion oder deren Unterregionen sein müssen (vgl. Europäisches Parlament und Rat 2008, Ziffer 11). Um die nachhaltige Nutzung der Meeresressourcen sicherzustellen, soll bis 2020 ein „guter Zustand“ der Meeresumwelt erreicht oder erhalten werden (Art. 1 Ziff. 1). Dazu sind der Schutz und der Erhalt der Meeresökosysteme notwendig. Eine Verschlechterung des Umweltzustands muss verhindert werden. Wo möglich, sollen geschädigte Ökosysteme wiederhergestellt werden (Art. 1 Ziff. 2a). Bis 2012 sollen die Anfangsbewertungen und Beschreibungen des „guten Umweltzustandes“ sowie Umweltziele für das jeweilige Meeresgebiet vorliegen, ebenso wird die Erarbeitung von Maßnahmenprogrammen zur Erhaltung bzw. Erreichung eines guten Umweltzustands bis 2015 eingefordert. Die Mitgliedstaaten sind aufgefordert, mit den jeweiligen anderen Anrainerstaaten derselben Meeresregion zusammenzuarbeiten und für die Umsetzung der Richtlinie vorhandene Programme und Maßnahmen zum Schutz der Meeresumwelt zu integrieren bzw. zugrunde zu legen (vgl. ebd., Art. 1, 5, 6).

Zur Umsetzung der maritimen Raumordnung sollen auch INTERREG-Projekte genutzt werden. Europäische Umweltvorschriften (Wasserrahmenrichtlinie, Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie, Vogelschutzrichtlinie) wirken sich auf die maritime Raumordnung aus und könnten in Projekten daher ebenfalls Berücksichtigung finden. Umgekehrt könnte eine integrierte maritime Raumordnung wiederum Planungssicherheit für Meeresnutzungen wie die Offshore-Windenergie oder Aquakulturen schaffen (vgl. Europäische Kommission 2008c).

Die Mitgliedstaaten der EU haben begonnen, Raumordnungspläne für ihre Ausschließlichen Wirtschaftszonen (AWZ) zu erarbeiten, und nationale IKZM-Strategien vorgelegt (s.u.) (vgl. Europäisches Parlament und Rat 2002). Für die sektor- und länderübergreifende Integration der Meeresüberwachung und zur internationalen Dimension der europäischen Meerespolitik legte die Kommission Arbeitsdokumente vor. Der Fortschrittsbericht zur integrierten Meerespolitik von 2009 und die Arbeitsdokumente zeigen auf, wie es mit Hilfe der integrierten Meerespolitik der EU gelingen kann, durch effiziente neue Verwaltungsformen und durch Nutzung von Synergien zwischen allen meeresrelevanten Politikbereichen das Wirtschaftspotenzial der europäischen Meeres- und Küstengebiete zu erschließen und die Sicherheit auf See zu verbessern (vgl. Europäische Kommission 2009c).

Insgesamt lässt sich festhalten: Auf europäischer Ebene wurden in den letzten Jahren verstärkte Anstrengungen unternommen, um die Umsetzung der integrierten Meerespolitik sowie des IKZM auf Ebene der Mitgliedstaaten zu befördern.

Dies schlägt sich auch in der europäischen Raumentwicklungspolitik nieder: Die Aufnahme der maritimen Aktivitäten in die TA 2020 hebt ihre Bedeutung für den territorialen Zusammenhalt Europas hervor und betrachtet die dynamische Entwicklung der Wirtschaftsaktivitäten auf dem

Meer (vgl. TA 2020, Ziff. 55). In der Territorialen Agenda der Europäischen Union von 2007 (TAEU 2007) fanden maritime Aktivitäten noch keine explizite Erwähnung. Jedoch war für die gemeinsamen mitgliedstaatlichen Aktivitäten angekündigt worden, einen Schwerpunkt auf „die laufende Diskussion über die Umsetzung der Empfehlungen des Grünbuchs Meerespolitik" (TAEU 2007, Ziff. 41) zu legen. Auch das Grünbuch zum territorialen Zusammenhalt betont das Erfordernis, sektorale und territoriale Maßnahmen zu koordinieren und vor allem Konflikten zwischen den Sektoren zu lösen (vgl. Europäische Kommission 2008a, S. 11).

6.3.2 Nordseeraum

Im *Entwurf der Nordseestrategie* kommt dem Management des Meeresraumes als einer von fünf strategischen Prioritäten besondere Bedeutung zu. Der Zustand der Umwelt und vor allem die Verschmutzung des Meeres und der Strände sowie die mit dem Naturschutz in Konflikt tretenden Nutzungen (Abbau von Gas und Öl) sind demnach die Herausforderungen, mit denen die Akteure im Nordseeprogramm umgehen müssen. Zugleich stelle der Nordseeraum mit seinen charakteristischen Naturräumen, typischen Landschaften und Ressourcen ein einzigartiges Potenzial dar, das es durch eine integrierte Planung zu erhalten und zu nutzen gilt (vgl. NSC 2011, S. 6).

Noch nicht absehbare Auswirkungen der Offshore-Windenergie, der Energie-Infrastrukturen (Kabel, Pipelines) und der möglichen CO_2-Speicherung auf die Ökosysteme sowie die Sicherheit des Seeverkehrs machen es unabdingbar, integrale räumliche Planungen umzusetzen. IKZM kann dabei hilfreich sein und die Akzeptanz fördern.

Um den für eine integrierte Meerespolitik notwendigen Dialog anzustoßen und kontinuierlich fortzuführen, schlagen die Autoren die Einrichtungen eines „maritimen Forums" vor, in das alle Interessengruppen und Akteure eingebunden werden. Weil Nutzungsansprüche und -intensität in der Nordsee vielleicht die größten weltweit seien, könne das Forum Pilotcharakter für eine solche informelle Zusammenarbeit aufweisen. Der Maritimen Raumordnung wird in der Nordseestrategie herausragende Bedeutung zugemessen: Ziele sind sowohl die Koordination der meeresbezogenen Aktivitäten in den einzelnen Mitgliedstaaten als auch die Abstimmung unter den Nordsee-Anrainerstaaten. Auch die Ergebnisse des IKZM als eines informellen Managementansatzes, der Küsten- und Meeresnutzungen integriert betrachtet, sollten demnach mit in die Maritime Raumordnung einfließen (vgl. ebd., S. 8 f.).

Der *Quality Status Report 2010 der* Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic *(OSPAR*[26]*)* konstatiert im Vergleich zum Bericht aus dem Jahr 2000 in einigen Handlungsfeldern Erfolge (Meeresschutz, Bestände einiger Fischarten, Rückgang des Eintrags gefährlicher Stoffe), die Herausforderungen überwiegen jedoch. Einer koordinierten und vor allem zeitnah umzusetzenden Raumplanung auf dem Meer wird hier als Instrument große Bedeutung zugemessen (vgl. OSPAR 2010, S. 154 f.).

Der internationalen Zusammenarbeit kommt vor allem beim *Natur- und Artenschutz* eine herausragende Bedeutung zu. So finden seit 1978 regelmäßig Regierungskonferenzen zum Schutz des Wattenmeers zwischen Deutschland, Dänemark und den Niederlanden statt. Im 2010 erneuerten „trilateralen Wattenmeer-Übereinkommen" (erstmals vereinbart 1982) wurden Ziele sowohl für ein gemeinsames als auch für ein eigenverantwortliches Management des Wattenmeers einschließlich eines Monitorings festgelegt (vgl. Webseite BMU 2010a). Bei der Gründung des Wattenmeerforums 2002 wurden die Küstenregionen der Anrainerstaaten und weitere

26 OSPAR: The Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic. Das Abkommen wurde 1992 geschlossen.

Stakeholder in das integrierte Management einbezogen. Durch das länderübergreifende Forum konnten der grenzübergreifende Wissensaustausch und Informationstransfer intensiviert werden. Sie bilden die Grundlagen für Nutzungsentscheidungen und Schutzbemühungen in der Wattenmeerregion (vgl. BMU 2011a, S. 10). Darüber hinaus ist die Zusammenarbeit innerhalb des regionalen Meeresübereinkommens OSPAR von großer Bedeutung, da hier wesentliche Grundlagen für den erfolgreichen Schutz der Meeresökosysteme geschaffen wurden und werden sowie alle dort vertretenen Anrainer der Nordseeregion in enger Kooperation kohärente Strategien für diese Region erarbeiten.

6.3.3 Norddeutschland

Zur Umsetzung der europäischen Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL) legte der Bund 2008 die „Nationale Strategie für die nachhaltige Nutzung und den Schutz der Meere“ vor. Sie konkretisiert die Ziele der europäischen Meerespolitik und schlägt Maßnahmen zu deren Umsetzung vor. Zuvorderst zielt die Strategie auf die Erreichung eines „guten Umweltzustandes“ von Nord- und Ostsee. Wesentliche Grundlagen für die Erreichung dieses Ziels sind die derzeit in der Abstimmung befindlichen und bis Juli 2012 der EU-Kommission vorzulegenden Berichte zur Umsetzung der MSRL (Bewertung des Anfangszustands der Meeresgewässer, Beschreibung eines guten Umweltzustands, Festlegung von Umweltzielen). Auf diesen fachlichen Grundlagen sollen im Anschluss Überwachungs- und Maßnahmenprogramme erstellt werden mit dem Ziel, den guten Umweltzustand der europäischen Meere bis zum Jahr 2020 zu erreichen.

Handlungsfeld Biodiversität

Das Artensterben hat sich unter dem Einfluss menschlicher Aktivitäten drastisch verschärft. Für Vögel und Säugetiere liegt die Aussterberate heute schätzungsweise um den Faktor 100 bis 1000 über der natürlichen. Der Verlust des „Naturkapitals“ bedeutet auch die Gefährdung der Ökosystemdienstleistungen, die Grundlagen für das menschliche Leben und Wirtschaften sind.

2007 beschloss die Bundesregierung die „Nationale Strategie zur biologischen Vielfalt“, die darauf zielt, den Rückgang der wildlebenden Arten und Verlust von Lebensräumen an Land und im Meer bis 2010 aufzuhalten. Als Maßnahmen auf Bundes- und europäischer Ebene werden u.a. benannt:

- Erarbeitung von Pflege- und Entwicklungsplänen der Natura-2000-Gebiete in der AWZ,
- Etablierung eines Monitoringsystems in der AWZ,
- Umsetzung des IKZM (vgl. BMU 2007).

2011 hat die Europäische Kommission *„Eine Biodiversitätsstrategie der EU für das Jahr 2020“* vorgelegt. Sie ist Teil der Strategie „Europa 2020“ und insbesondere der Leitinitiative „Ressourcenschonendes Europa“. Ziel für 2020 ist „das Aufhalten des Verlustes an biologischer Vielfalt […] in der EU und deren weitestmögliche Wiederherstellung bei gleichzeitiger Erhöhung des Beitrags der Europäischen Union zur Verhinderung des Verlustes an biologischer Vielfalt weltweit“ (Europäische Kommission 2011a).

Angesichts der Ziele und in den kommenden Jahren umzusetzenden Maßnahmen gewinnt die Erhaltung der Biodiversität in der integrierten räumlichen Entwicklung auch auf regionaler und transnationaler Ebene an Bedeutung.

Als Ausdruck und Beurteilungskriterium des „guten Umweltzustandes“ gilt die *Biodiversität*. Deren Erhaltung erfordert angesichts der Folgen des Klimawandels (steigende Temperaturen und abnehmender Salzgehalt des Oberflächenwassers, zunehmende Versauerung u.a.) sowie der

steigenden Nutzungsintensität und -vielfalt eine Reihe von koordinierten Maßnahmen. Dazu gehören die Ausweisung und das Management von Meeresschutzgebieten auf Grundlage der Fauna-Flora-Habitat-(FFH-)Richtlinie oder der Vogelschutzrichtlinie sowie das regionale Meeresübereinkommen OSPAR und die Schaffung des europäischen Natura-2000-Netzes (vgl. BMU 2008).

Die Bundesregierung ist den Anforderungen der benannten Richtlinien nachgekommen und hat in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) der Nordsee die drei FFH-Schutzgebiete Doggerbank, Sylter Außenriff und Borkum-Riffgrund sowie das Vogelschutzgebiet Östliche Deutsche Bucht festgelegt (vgl. Webseite Bundesamt für Naturschutz [BfN]). Darüber hinaus haben die Küstenländer einen erheblichen Beitrag zu dem deutschen Schutzgebietsnetzwerk geleistet und große Anteile der Küstengewässer in die Natura-2000-Gebietskulisse sowie weitere Schutzgebietsnetze integriert. Besonders hervorzuheben ist hierbei die Ausweisung des Nationalparks Wattenmeer als Weltnaturerbe der UNESCO im Jahr 2009. Noch fehlen jedoch in der Regel umfangreiche Managementpläne für die Schutzgebiete, die eine Bewirtschaftung und das Monitoring der Schutzgebiete regeln.

Zur Umsetzung einer integrierten Meerespolitik legte Deutschland als erster Mitgliedstaat 2009 Raumordnungspläne für seine AWZ vor. Auch die Länder sind seit längerem im Küstenmeer raumplanerisch tätig. Auf Basis einer Bestandsaufnahme und ersten Schritten hin zu einer Nationalen IKZM-Strategie wurden 2006 Leitlinien für den IKZM-Prozess formuliert, der zuvorderst von Bund und Ländern getragen wird. Handlungsbedarf besteht der Strategie zufolge in

- der weiteren Optimierung des rechtlichen Instrumentariums entsprechend den IKZM-Grundsätzen,
- der Schaffung der Voraussetzungen zur Fortführung des Dialogs,
- „Best practice"-Projekten und ihrer Evaluation,
- Entwicklung und Anwendung von IKZM-Indikatoren (vgl. BMU 2006).

Im nationalen IKZM-Bericht werden die Fortschritte Deutschlands von 2006 bis 2010 dokumentiert. Erst die Ausdehnung des Raumordnungsgesetzes auf die AWZ ermöglichte es dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Raumordnungspläne für die AWZ der Nord- und Ostsee aufzustellen. „So setzen die aktuellen Pläne von 2009 z.B. Vorranggebiete für die Schifffahrt und die Windenergie fest und schließen gleichzeitig Windenergieanlagen in NATURA 2000-Gebieten aus" (BMU 2011a, S. 4). Die Bundesländer verfolgen ihren Zuständigkeiten entsprechend eigene Aktivitäten im Bereich der Meeresraumordnung und des IKZM und setzen Maßnahmen zum Schutz der Meeresumwelt um.

Die *niedersächsische* Informationsplattform zum IKZM ist Bestandteil der Landesstrategie. Dort sind Informationen zu meeres- und küstenbeanspruchenden Nutzungen und Projekten verfügbar (vgl. BMU 2011a, S. 8). Das 2005 entwickelte Raumordnungskonzept für das niedersächsische Küstenmeer (ROKK) stellt den ersten Baustein zur Umsetzung des IKZM in Niedersachsen dar. Auch das Landesraumordnungsprogramm (LROP) fordert, die Grundsätze des IKZM bei allen raumbedeutsamen Maßnahmen zu berücksichtigen. Demnach sollen drohende Nutzungskonflikte vermieden, bestehende minimiert werden. Im LROP wird auch dem Schutz der marinen Umwelt Rechnung getragen. Demnach ist der „Nationalpark ‚Niedersächsisches Wattenmeer' in seiner Einzigartigkeit und naturräumlichen Funktionsvielfalt auch durch angepasste Entwicklung in der Umgebung zu erhalten, zu unterstützen und zu entwickeln" (Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung 2008, Ziel 1.4., S. 8).

Bremen als Stadtstaat arbeitet eng mit dem Land Niedersachsen zusammen, gemeinsame Aktivitäten der Länder sind daher auch auf der niedersächsischen IKZM-Plattform dargestellt. „Ein Beispiel dafür ist der derzeitig in der Umsetzung befindliche Integrierte Bewirtschaftungsplan für das Weserästuar und die Unterweser, in dem IKZM gemäß fachübergreifend zukünftige Handlungsspielräume und Entwicklungsmöglichkeiten ausgelotet werden“ (BMU 2011a, S. 9). In ihrem 2011 beschlossenen „Aktionsplan Meerespolitik“ erläutert die Freie Hansestadt Bremen ihr Konzept für eine integrierte Meerespolitik. Die Ziele und vielfältigen Aktivitäten in Bezug auf Meeresforschung, maritime Wirtschaft sowie Klimafolgenanpassung sind dort dargelegt und sollen in einem weiteren Schritt mit Stakeholdern diskutiert werden (vgl. Der Senator für Wirtschaft und Häfen 2010).

In *Schleswig-Holstein* wurde im Oktober 2010 der Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP) wirksam. Dieser beinhaltet erstmals auch raumordnerische Ziele und Grundsätze zum Küstenmeer, zur integrierten Küstenzonenentwicklung sowie zum Küstenschutz. Grundlage hierfür war u.a. der „Raumordnungsbericht Küste und Meer 2005“. In diesem wurde eine umfassende Betrachtung der Raumnutzungen und Raumplanungen in den für Schleswig-Holstein relevanten Meeres- und Küstenbereichen vorgenommen. Neben der Bestandsaufnahme der verschiedenen Nutzungen werden auch Konfliktpotenziale benannt und eine realistische Einschätzung des raumordnerischen Handlungsbedarfs sowie Ansatzpunkte für die Weiterentwicklung des IKZM in Schleswig-Holstein gegeben (siehe Webseite Innenministerium Schleswig-Holstein). Derzeit führt das Innenministerium Schleswig-Holstein den Wettbewerb „Lust op dat Meer“ durch. Mit ihm sollen die Kommunen und Regionen dazu ermutigt und dabei unterstützt werden, die Entwicklungsmöglichkeiten an den Küsten noch besser zu nutzen und mit vorbildlichen Projekten zu zeigen, welche Chancen dies eröffnet. Der „Maritime Aktionsplan Schleswig-Holstein“, der im Rahmen der Landesinitiative „Zukunft Meer“ erarbeitet wurde, enthält eine Analyse der Akteure, die Tätigkeiten im maritimen Bereich ausüben (vgl. Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein 2008).

In *Hamburg* wurden keine rechtlich verbindlichen IKZM-Pläne oder Programme beschlossen. Im Tideelbekonzept, dem „Integrierten Bewirtschaftungsplan Elbeästuar (IBP)“ (in Zusammenarbeit mit den Nachbarländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein) sowie dem INTERREG-Projekt „TIDE“ (s.o.) spiegeln sich die Grundsätze des IKZM jedoch wider (vgl. BMU 2011a, S. 10). Die Meerespolitik ist in Hamburg ein strategisch wichtiges Politikfeld, in das sich die Hansestadt auch auf europäischer und Bundesebene einbringt (vgl. Webseite Freie und Hansestadt Hamburg a).

Die Aktivitäten der Bundesländer belegen es: Die integrierte Meerespolitik hat in den vergangenen Jahren eine zunehmende Bedeutung erhalten. Nach Auffassung der Länder sollte das IKZM auch weiterhin ein informelles Instrument bleiben, um Akzeptanz und Bereitschaft zur Mitwirkung seitens der Akteure nicht zu gefährden.

6.4 Empfehlungen zur inhaltlichen Ausrichtung des Nordseeprogramms

Sowohl Expertengespräche als auch die Diskussionen in den Workshops verdeutlichten, dass auch in Zukunft Handlungsdruck zur Umsetzung einer integrierten Meerespolitik besteht und dieses Thema daher auch in einem zukünftigen Nordseeprogramm Berücksichtigung finden muss. Kritisch betrachtet wird von einigen Experten vor allem das derzeit noch unzureichende Management der Meeresschutzgebiete. Hieraus könnte sich in Zukunft ein in INTERREG-Projekten zu bearbeitendes Handlungsfeld ergeben.

- *Die Meeresraumordnung und den IKZM-Prozess weiter etablieren:* Die kontinuierliche Einbindung der Stakeholder und die projektbezogene Umsetzung von IKZM-Ansätzen sollten auch in der kommenden Förderperiode Gegenstand von Projekten sein. Über einen langen

Zeitraum wurde die Koordination der Meeresnutzungen als nicht notwendig erachtet – weil das Meer als unbegrenzte Ressource angesehen wurde. Hier ist ein Umdenken nötig, das auch Konsequenzen für den Interessenausgleich bezüglich der Nutzungsart und -intensität der Meere einschließt. Diese neue Sicht muss sich auch deutlich in Genehmigungs- und Entscheidungsprozessen niederschlagen, vor allem in den Entscheidungen der Stakeholder. Ansätze, im Rahmen von transnationalen Projekten zu einer Harmonisierung der maritimen Raumordnung im Nordseeraum beizutragen, sollten fortgeführt werden.

- *Integration der verschiedenen Fachdisziplinen fördern:* Sowohl die Nutzung als auch der Schutz der Nordsee werden von Akteuren mit je eigenen Interessen aus unterschiedlichen Fachbereichen und Fachpolitiken vorangetrieben. Um Ziel- und Interessenkonflikte zu minimieren und die verschiedenen Ansprüche in Einklang zu bringen, sollte eine Sensibilisierung in Bezug auf die begrenzten Meeresressourcen und das gegenseitige Verständnis der Akteure befördert werden. INTERREG kann hierzu beitragen, indem regionale Strukturen etabliert und ein Erfahrungsaustausch über gelungene Ansätze zum IKZM und einer Meeresraumordnung ausgetauscht und weiterentwickelt werden.
- *Öffentlichkeit stärker informieren und einbeziehen:* Von der Nutzung des Meeres sind vor allem die Küstenbewohner, aber auch Touristen betroffen. Um das Verständnis für Meeresumwelt, Meeresschutz und bestehende sowie mögliche zukünftige Nutzungen zu erhöhen, sollten Bürger in stärkerem Maß über diese Themen informiert und in die Erarbeitung entsprechender Planwerke/Strategien eingebunden werden. In INTERREG-Projekten könnten Kommunikations- und Partizipationsansätze entwickelt und ausgetauscht werden und vor allem auch ein transnationales Problembewusstsein geschaffen werden.
- *Projektergebnisse verstetigen:* Die in den INTERREG-Projekten erarbeiteten Ergebnisse wie Datengrundlagen, neue Instrumente u.a. sollten für die beteiligten Stakeholder wie z.B. Kommunal- und Landesverwaltungen, Verbände, Kammern, Reeder langfristig nutzbar sein und so den IKZM-Prozess weiter etablieren. So genannte Regionalforen, die in INTERREG etabliert werden und eine Weiterentwicklung durch den transnationalen Erfahrungsaustausch erfahren könnten, sind ein Instrument für die Verstetigung des Austauschs und der Zusammenarbeit der involvierten Akteure.
- *Management der Meeresschutzgebiete verbessern:* Das trilaterale Wattenmeer-Übereinkommen zeigt, wie wichtig die länderübergreifende Zusammenarbeit zum Schutz der Meere und ihrer Flora und Fauna ist. INTERREG könnte bei der Entwicklung und Etablierung des transnationalen Managements der Meeresschutzgebiete angesichts des drohenden Verlusts von Arten eine wichtige Funktion einnehmen. Managementstrukturen, Beteiligungsprozesse und Monitoringverfahren könnten durch transnationale Projekte gestärkt werden.

7. Erneuerbare Energien und Ressourceneffizienz

7.1 Begriffsklärung

In den vergangenen Jahren hat die Nutzung erneuerbarer Energien in Europa enorm an Bedeutung gewonnen. Zu den erneuerbaren Energien werden nichtfossile Energiequellen, das heißt Wind, Sonne, aerothermische, geothermische, hydrothermische Energie, Meeresenergie, Wasserkraft, Biomasse, Deponiegas, Klärgas und Biogas gezählt (vgl. Europäisches Parlament und Rat 2009, Art. 2). In der EU-27 steigerte sich der Anteil der erneuerbaren Energien am Bruttostromverbrauch von 13,1 Prozent im Jahr 1997 auf 16,7 Prozent im Jahr 2008. In Deutschland konnte eine Steigerung von 4,3 Prozent (1997) auf 15,4 Prozent (2008) erreicht werden (vgl. BMU 2010, S. 44). 2010 waren es 16,8 Prozent (vgl. BMU 2011b). Für diese überaus dynamische Entwicklung der erneuerbaren Energien gibt es mehrere Ursachen: die steigenden Preise für fossile Energieträger wie Öl und Gas, die Importabhängigkeit Europas und damit die steigende Unsicherheit im Hinblick auf die Energiebereitstellung sowie der voranschreitende Klimawandel und der damit verbundene Handlungsdruck, die Erhöhung der globalen Durchschnittstemperatur zu begrenzen. Besonders gefordert sind die Industriestaaten, denn sie haben in der Vergangenheit durch ihre industriellen Produktionen und den damit verbundenen erheblichen Ausstoß von Kohlendioxid (CO_2) und anderen Treibhausgasen maßgeblich zum anthropogen verursachten Klimawandel beigetragen (vgl. Difu 2010).

Der Ausbau der erneuerbaren Energien zieht eine Wende in der Energieversorgung nach sich. Die Errichtung von technischen Anlagen zur Erzeugung von Strom und Wärme aus erneuerbaren Quellen erfolgt zum großen Teil dezentral, vor allem auch in ländlichen Regionen (Biomasseanlagen, Windräder) und an Orten, die bisher nicht in das bestehende Stromnetz integriert werden mussten (Offshore-Windenergieanlagen). Vor dem Hintergrund des deutschen Atomausstiegs werden der Zubau weiterer Anlagen und die Integration dieser in den Kraftwerksbestand zukünftig noch an Bedeutung gewinnen.

Um den Ausstoß klimaschädlicher Treibhausgase zu reduzieren, kommt nicht nur dem Einsatz erneuerbarer Energien, sondern vor allem auch der Steigerung der Energieeffizienz eine Schlüsselrolle zu. Energieeffizienz bedeutet, „... dass weniger Energie bei gleichbleibendem Niveau der Wirtschaftstätigkeit oder Dienstleistung eingesetzt wird“ (Europäische Kommission 2011b, S. 2). In der effizienteren Nutzung der eingesetzten Energie bestehen z.B. im Bereich der Gebäude riesige Einsparpotenziale. Energieeffizienz ist ein Bestandteil des umfassenderen Begriffs Ressourceneffizienz, der sich definieren lässt „… als die Effizienz […], mit der Energie und Materialien in der Wirtschaft genutzt werden, d.h. der Mehrwert je Einheit Ressourceninput“ (Europäische Kommission 2003, S. 9). Ein effizienterer Umgang mit Energie und Materialien betrifft viele Lebensbereiche und Wirtschaftssektoren (z.B. Verkehr, Industrie, Bauen) und trägt vor allem dem Umstand Rechnung, dass die natürlichen Ressourcen begrenzt sind.[27]

Vorrangiger Gegenstand dieses Kapitels sind die europäischen Aktivitäten zum Ausbau der erneuerbaren Energien und der damit notwendig werdende Ausbau der Stromnetze. Auch die Steigerung der Energieeffizienz und die zunehmend an Bedeutung gewinnende Ressourceneffizienz werden in diesem Zusammenhang eingeschlossen.

---

27 Unter natürliche Ressourcen werden Rohstoffe wie Brennstoff, Mineralien und Metalle, aber auch Nahrungsmittel, Boden, Wasser, Luft, Biomasse und Ökosysteme gefasst (vgl. Europäische Kommission, 2011e).

7.2 Status quo – Rolle des Themenfelds im Nordseeprogramm

Im Operationellen Programm des Nordseeraums wird in der Priorität „Förderung des nachhaltigen Managements der Umwelt“ das Handlungsfeld „Umweltfreundliche Verfahren zur Energiegewinnung“ benannt. Neben den bereits erreichten Leistungen im Bereich der Energieeffizienz ist die Erschließung neuer Energiequellen wichtig. Ziel des Programms ist es, den marktwirtschaftlichen Durchbruch für die Nutzung neuer regenerativer Energiequellen und Technologien zu erleichtern. Zusätzlich werden die Bildung von Netzwerken und der Wissensaustausch unterstützt, um in neuen Technologien wie beispielsweise der CO_2-Abscheidung und -Speicherung schneller zu Ergebnissen zu kommen (vgl. NCP 2008, S. 47 f.).

Gegenwärtig werden drei Projekte mit norddeutscher Beteiligung innerhalb des Handlungsfelds „Umweltfreundliche Verfahren zur Energiegewinnung“ (im Rahmen der Priorität „Förderung des nachhaltigen Managements der Umwelt“) gefördert:

- *„North Sea – SEP“ („Sustainable Energy Planning“):* Ziel des Projekts ist es, die Regionalentwicklung auf Basis eines energieorientierten Ansatzes zu fördern und die Schnittstelle zwischen Regionalplanung und Energieversorgung zu beleuchten.
- *„enerCOAST“ („BlueGreen Coastal Energy Community“):* Das vom „Coast – Center for Environment and Sustainability Research“ in Oldenburg geleitete Projekt widmet sich der Frage, welche alternativen Bioenergieträger sich im Nordseeraum sinnvoll nutzen lassen, und erarbeitet umfassende Wertschöpfungsstrategien für diese.
- *„C2C Islands“ („Cradle to Cradle Islands“):* Mit diesem Projekt soll die Unabhängigkeit der Nordseeinseln gestärkt werden. Auf den Inseln sollen nach dem Konzept „Cradle to Cradle“ („vom Ursprung zum Ursprung“) Wasser, Energie und Materialien einen geschlossenen Rohstoffkreislauf bilden. So wird Abfall überflüssig.

Außerdem ist die Förderung erneuerbarer Energien auch Gegenstand in drei weiteren Projekten, die anderen Handlungsfeldern und Förderprioritäten zugeordnet sind:

- *„Biochar“ („Climate Saving Soils“):* In diesem Projekt geht es darum, den Einsatz von Biochar, einem Produkt aus der thermischen Zersetzung von Biomasse unter Sauerstoffmangel, in der Nordseeregion zu etablieren.
- *„E-Harbours“:* Das unter Leitung der Gemeinde Zaanstad, Niederlande durchgeführte Projekt erprobt in den Nordseehafenstädten nachhaltigere, innovative Energiemodelle. Ziele sind die verstärkte Nutzung von erneuerbaren Energien, der Gebrauch von Elektrofahrzeugen und der Aufbau von „Smart Grids“.
- *„Power cluster“ („Developing the North Sea Offshore Wind POWER cluster“):* Dieses Projekt in der Priorität Innovationsförderung führt Forschungseinrichtungen, Wirtschaftsförderungen und Branchennetzwerke im Nordseeraum zusammen. Bearbeitet werden länderübergreifend zentrale Herausforderungen für die Entwicklung der Offshore-Windenergie-Cluster wie Fachkräftebedarf, Schließung von Wertschöpfungsketten und gesellschaftliche Akzeptanz (vgl. Kap 5.2).

7.3 Zukünftige Relevanz und mögliche Handlungsansätze

7.3.1 Europäische Ebene

Seit der Jahrtausendwende wurden die *europäischen Klimaschutzziele* konkretisiert und entsprechende Maßnahmen ergriffen. Die europäischen Diskussionen zeugen von der herausragenden Bedeutung, die den erneuerbaren Energien zur Erreichung der Klimaschutzziele zu-

kommt. Im März 2007 einigte sich die EU auf Gesamtziele für die Bereiche Energie und Klimaschutz. Demnach sollen bis 2020

- die Treibhausgasemissionen um 20 Prozent reduziert werden,
- der Anteil der erneuerbaren Energien an der Energieversorgung auf 20 Prozent gesteigert werden und
- der Energieverbrauch durch höhere Energieeffizienz um 20 Prozent verringert werden (vgl. Webseite Europäische Kommission a).

Verbindliche, den Erzeugungspotenzialen der Mitgliedstaaten angepasste Zielvorgaben sollen die Senkung des Energieverbrauchs bis 2020 gewährleisten (Richtlinie zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen). Demnach soll Deutschland bis 2020 einen Anteil der erneuerbaren Energien am Bruttoendenergieverbrauch von 18 Prozent erreichen; gegenüber dem Ausgangsjahr 2003 wäre dies eine Steigerung um 12,2 Prozent[28] (vgl. Europäisches Parlament und Rat 2009).

Energie 2020 – Eine Strategie für wettbewerbsfähige, nachhaltige und sichere Energie

Fünf Schwerpunkte bilden die Pfeiler der neuen Strategie:

- Erhöhung der Energieeffizienz,
- Schaffung eines integrierten europäischen Energiemarktes,
- Stärkung der Verbraucherautonomie,
- Ausbau von Europas Führungsrolle im Bereich der Energietechnologien und
- Innovationen und Stärkung der externen Dimension des EU-Energiemarktes.

Beim Thema Energieeffizienzsteigerung sollte das Augenmerk auf dem *Gebäudebestand* und dem *Verkehrssektor* liegen, denn hier werden die größten Effizienzgewinne erwartet. Die Umsetzung von Effizienzmaßnahmen soll durch die optimale Nutzung der nationalen Energieeffizienzpläne verstärkt werden. Mit der „Innovationspartnerschaft *„Intelligente Städte"* sollen erneuerbare Energien, umweltfreundlicher Nahverkehr und weitere Bausteine für die emissionsarme Stadt der Zukunft zusammengeführt werden (vgl. Europäische Kommission 2010c).

Zur Schaffung eines integrierten Energiemarktes sollen bis 2030 wichtige Infrastrukturvorhaben als Vorrangprojekte umgesetzt werden. Dies betrifft auch das Europäische Stromnetz:

- Der Bau des *Offshore Grid in der Nordsee* zur Integration der Windenergie wird u.a. als prioritäres Vorhaben benannt.
- *„Stromautobahnen"* sollen in Zukunft die Nutzung erneuerbarer Energien und die Speicherung des erzeugten Stroms sicherstellen (vgl. Europäische Kommission 2010h).

Aufgrund der Durchdringung des europäischen Marktes mit neuen und effizienten Technologien, die aus der Einführung der erneuerbaren Energien resultieren, wird die Energiewende als Gewinn für die Wirtschaft und deren Wettbewerbsfähigkeit im globalen Maßstab gesehen. Kosteneinsparungen von 60 Mrd. Euro könnten sich der Strategie „Europa 2020" zufolge infolge von weniger Öl- und Gaseinkäufen ergeben. Bei Erreichen der Klimaschutzziele bis 2020 könn-

28 Zielvorgaben des Bruttoendenergieverbrauchs für Belgien: 13 % (2003: 2,2 %), Dänemark: 30 % (2003: 17 %), Niederlande: 14 % (2003: 2,4 %), Schweden: 40 % (2003: 39,8 %) Vereinigtes Königreich: 15 % (2003: 1,8 %) (vgl. Europäisches Parlament und Rat 2009, Anhang I).

te zudem mit dem Entstehen von 600.000 neuen Arbeitsplätzen gerechnet werden (vgl. Europäische Kommission 2010c, S. 18).

Für die Offshore-Windenergie sowie für die Nutzung von Biomasse – für beide Formen regenerativer Energien kann der Nordseeraum besondere Potenziale vorweisen – wurden Handlungsvorschläge entwickelt.

Mit der *Offshore-Windenergie* steht Europa ein riesiges, aber derzeit noch weitgehend ungenutztes Potenzial zur Verfügung. Die maßgeblichen Herausforderungen für den Anlagenbau und die Nutzung dieses Potenzials liegen in

- den mangelnden Erfahrungen mit einer integrierten strategischen Planung auf dem Meer seitens der Mitgliedstaaten, den mangelnden Netzanbindungen und der mangelnden Nutzung möglicher Synergien zwischen Offshore-Projekten und grenzüberschreitenden Verbindungsleitungen,
- dem Ausgleich von Erzeugung und Nachfrage sowie der Leitung des Stroms zu den Verbrauchszentren (vgl. Europäische Kommission 2008e, S. 5 ff.).

Diesen Herausforderungen wird von europäischer Seite unter anderem mit der neuen EU-Agentur für die Zusammenarbeit mit den nationalen Energieregulierungsbehörden Rechnung getragen. Die Kommission will Maßnahmen treffen, um die regionale Zusammenarbeit bei der Planung der Offshore-Energiestandorte und -netze zwischen den Mitgliedstaaten, Energieregulierungsbehörden, Übertragungsnetzbetreibern (ÜNB) und allen anderen relevanten Akteuren zu erleichtern (ebd., S. 12).

Leitinitiative „Ressourcenschonendes Europa“

Eine der sieben Leitinitiativen der Strategie „Europa 2020“ ist die Mitteilung „Ressourcenschonendes Europa“. Darin stellt die Europäische Kommission heraus, dass innerhalb der einzelnen strategischen Prioritäten die Ressourcenschonung in Zukunft stärkere Berücksichtigung in den einzelnen Handlungsfeldern finden sollte. Ziel ist es, das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung zu entkoppeln und auf eine emissionsarme Wirtschaft zu setzen. Die Mitgliedstaaten werden unter anderem aufgerufen,

- umweltgefährdende Subventionen, mit Ausnahme solcher für benachteiligte Bevölkerungskreise, auslaufen zu lassen,
- intelligente, moderne und vollständig vernetzte Verkehrs- und Energieinfrastrukturen unter Einsatz von IKT zu entwickeln,
- sich schwerpunktmäßig mit dem städtischen Verkehr als wichtigem Verursacher von Überlastung und Emission zu befassen,
- Anreize zur Energieeinsparung in energieintensiven Sektoren einzuführen (Europäische Kommission 2011e, S. 19).

Im Rahmen der Leitinitiative sind Strategien für die Bereiche Biodiversität, Klimaschutz und Energie sowie Zielvorstellungen für die Bereiche Landwirtschaft, Rohstoffgewinnung und Fischerei geplant oder bereits verabschiedet worden. Für Herbst 2011 ist die Vorlage eines *Fahrplans für Ressourceneffizienz* geplant, der biotische und abiotische Ressourcen einschließen wird und Anreize für umweltfreundliche Produkte und einen europäischen Sekundärrohstoffmarkt setzen will (vgl. EU 2011b, S. 3; Europäische Kommission 2011e).

Beträchtliche Potenziale bietet die Nutzung von Biomasse im Wärme- und Strombereich sowie im Bereich der Biokraftstoffe („*Aktionsplan Biomasse*“). Vier Prozent des europäischen Energiebedarfs wurden 2003 durch Biomasse gedeckt. Aus einer Verdopplung des Anteils bis 2010

sollten nicht nur positive Wirkungen im Sinne des Klimaschutzes, sondern auch Beschäftigungseffekte in der Landwirtschaft resultieren (vgl. Europäische Kommission 2005b).

Die räumlichen Implikationen der Energiewende werden deutlich in den steigenden Energiekosten und den unterschiedlichen Potenzialen der Regionen im Hinblick auf die Erzeugung von Energie. Nicht ausgeschöpfte Potenziale der Energieerzeugung sollten vor allem in ländlichen Räumen auf regionaler Ebene erschlossen und genutzt werden – auch vor dem Hintergrund steigender Energiepreise und -importe (vgl. TAEU 2007). Es wird befürchtet, dass diese Abhängigkeiten zu einer Verringerung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit peripherer Regionen führen könnten (vgl. TA 2020). Die zuständigen Minister unterstützen „…die dezentrale, effiziente, sichere und umweltfreundliche Erzeugung und Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Energien“ (TA 2020, Ziffer 35).

In der Diskussion zur räumlichen Entwicklung Europas zeigt sich demnach: Der Ausbau erneuerbarer Energien sowie jener der Netze wirken sich verstärkt auf die räumliche Entwicklung aus. Sie müssen daher in den strategischen und politischen Entscheidungen der einzelnen Regionen starke Berücksichtigung finden.

7.3.2 Nordseeraum

Im *Entwurf der Nordseestrategie* werden die Entwicklung „grüner“ und energieeffizienter Technologien sowie die erneuerbaren Energien und ein Energienetz für den Nordseeraum als Handlungsbereiche benannt, die auf die Bewältigung der Klimawandelfolgen gerichtet sind. Darüber hinaus unterstreicht das Dokument, wie wichtig Planungen für das Energienetz als bedeutende Maßnahme in der Priorität Klimaschutz sind. In der transnationalen Zusammenarbeit werden Möglichkeiten gesehen, gemeinsam Strategien zur Anwendung von „grünen“ kohlenstoffarmen Technologien unter anderem im Verkehrssektor und zur Förderung der Energieeffizienz zu entwickeln. Auch gemeinsame Standards und Lösungen, z.B. für das Aufladen von Elektrofahrzeugen, sind wichtige Themen (vgl. NSC 2011, S. 15).

In einem „Memorandum of Understanding“ vereinbarten die Nordseestaaten 2010, gemeinsam den Bau einer integrierten „North Sea Countries Offshore Grid Initiative“ voranzutreiben. Als prioritärer Korridor der Energieinfrastrukturentwicklung wird die Vernetzung der energieproduzierenden Anlagen in der Nordsee mit Abnehmerzentren in Nord- und Mitteleuropa sowie Speicherkapazitäten in den Alpenregionen und Skandinavien auch von der Europäischen Kommission benannt (vgl. Europäische Kommission 2010h, S. 10).

7.3.3 Norddeutschland

Durch den im Mai 2011 von der Bundesregierung beschlossenen Atomausstieg soll der Anteil der erneuerbaren Energien an der Stromerzeugung bis 2020 auf 35 Prozent steigen. Energieversorgung und die Versorgungssicherheit werden in den kommenden Jahren zentrale Themen deutscher Politik bleiben. Auf der Konferenz Norddeutschland am 24. März 2011 in Boltenhagen haben die Regierungschefs der norddeutschen Länder Mecklenburg-Vorpommern, Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein Stellung zum Ausbau der Netze bezogen: Sie sehen den Netzausbau als Aufgabe von nationaler Bedeutung, der zudem beschleunigt werden müsse, um die Integration des wachsenden Anteils erneuerbarer Energien in die Energienetze zu realisieren. Dieser Ausbau ist Voraussetzung dafür, den in Norddeutschland erzeugten Windenergiestrom in die Stadtregionen von Süd- und Westdeutschland abzuleiten (vgl. Webseite Ministerpräsident des Landes Mecklenburg-Vorpommern 2011).

In *Niedersachsen* erarbeitet die Regierungskommission Klimaschutz derzeit ein integriertes Klimaschutzprogramm, das auch Zielvorgaben und Maßnahmen zum Ausbau der erneuerbaren Energien enthalten wird. Ein Energieprogramm sowie ein Klimaschutz- und ein Klimaanpassungsprogramm sollen als Ergebnisse der Kommissionsarbeiten vorgelegt werden (vgl. Webseite Niedersächsisches Ministerium für Umwelt- und Klimaschutz). In der *Metropolregion Hannover, Braunschweig, Göttingen, Wolfsburg* soll das Thema Erneuerbare Energien entsprechend des Arbeitsprogramms wissenschaftlich erschlossen werden. Auch ein Energie-Cluster mit dem Fokus Bioenergie soll etabliert werden (Metropolregion Hannover, Braunschweig, Göttingen, Wolfsburg 2010).

Das 2010 von der Landesregierung *Schleswig-Holstein* vorgelegte Energiekonzept zielt auf eine höhere Umweltverträglichkeit der Stromerzeugung. Um den landesspezifischen Potenzialen gerecht zu werden, wurde eine politische Rangfolge für den Ausbau der erneuerbaren Energien festgelegt: Windenergie vor Biomasse, Geothermie und Solarthermie sowie Wasserkraft und Photovoltaik. Nach der Kernenergie ist die Windenergie mit 23 Prozent der Nettostromerzeugung die zweitgrößte Energiequelle des Landes, darauf folgt die Stromerzeugung aus Biogas mit elf Prozent (2008). Nach jüngsten Prognosen wird die bislang für 2020 erwartete Menge erzeugter Energie in On- und Offshore-Windenergieanlagen bereits 2015 deutlich übertroffen werden (vgl. Schleswig-Holsteinischer Landtag 2011). Im Landesentwicklungsplan und in Regionalplänen sollen wesentliche Rahmenbedingungen für einen weiteren Ausbau erneuerbarer Energien, insbesondere der Windenergie, festgelegt werden (z.B. Eignungsflächen für Windenergienutzung) (vgl. Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein 2010a und 2010b).

Das *Hamburger Klimaschutzkonzept 2007–2012* mit seinen jährlichen Fortschreibungen ist das wesentliche Planungs- und Förderinstrument des städtischen Klimaschutzes. Die 14 Handlungsziele, die in der Fortschreibung des Klimaschutzkonzepts 2010/2011 formuliert werden, sehen u.a. den weiteren Ausbau der Bio- und der Windenergie, die Prüfung der Rekommunalisierung der Energienetze und die wirtschaftsverträgliche Entkoppelung von Wirtschaftswachstum und CO_2-Emissionen vor (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2011, S. 3 f.). 2010 wurde ein Basisgutachten zur Vorbereitung des Masterplans Klimaschutz vorgelegt. Der Masterplan wird konkretisieren, welche Maßnahmen umgesetzt werden müssen, um das Hamburger Klimaschutzziel, bis 2020 im Vergleich zu 1990 40 Prozent weniger CO_2 zu emittieren, zu erreichen. Hamburg ist im Jahr 2011 Europäische Umwelthauptstadt. Neben Themen wie Mobilität und Nachhaltiger Konsum setzen sich die Akteure vor Ort auch mit Energie und Klimaschutz auseinander (vgl. Webseite Freie und Hansestadt Hamburg b).

Auch auf Ebene der Metropolregionen kommt dem Thema Energie eine zentrale Bedeutung zu: Im Strategischen Handlungsrahmen der *Metropolregion Hamburg* wird der ländliche Raum als Standort für den Ausbau von erneuerbaren Energien vorgesehen (vgl. Metropolregion Hamburg 2010). In der *Metropolregion Bremen-Oldenburg* stellen die erneuerbaren Energien eines von zehn Zukunftsfeldern dar. Demnach will sich „die Metropole Nordwest […] als ‚die' Region für erneuerbare Energien in Deutschland mit hochattraktiven Unternehmen und Wissenschaftseinrichtungen positionieren" (Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten e.V. 2010, S. 14). Als zentrale Herausforderungen werden unter anderen die Sicherstellung der Energieversorgung, der Ausbau der erneuerbaren Energien (vor allem der Windenergie) sowie die zunehmende Dezentralisierung der Erzeugungsanlagen gesehen (ebd.).

7.4 Empfehlungen zur inhaltlichen Ausrichtung des Nordseeprogramms

Dass der Netzausbau und die Nutzung erneuerbarer Energien in den nächsten Jahren massiv vorangetrieben werden müssen und sich der Handlungsdruck damit in den raumrelevanten Pla-

nungs- und Entscheidungsprozessen erhöhen wird, wurde in den Expertengesprächen wie auch den Workshop-Diskussionen betont. Gerade die Anlandung der Stromkabel von Offshore-Windenergieanlagen, die vor der Küste Niedersachsens und Schleswig-Holsteins durch das Wattenmeer geführt werden müssen, verdeutlicht eventuell auftretende Konflikte zwischen der Nutzung erneuerbarer Energien und anderen „Umweltbelangen“ wie dem Meeresschutz. INTERREG bietet die Chance, diese Konfliktfelder aufzuarbeiten, einen strategischen Umgang zu finden und Lösungen zu entwickeln. Für die Nutzung erneuerbarer Energien gilt es, ganzheitliche, die gesamte Wertschöpfungskette berücksichtigende Konzepte zu entwickeln und umzusetzen. Der Ausbau der Stromnetze bedarf dabei vor allem auch neuer Technologien für die Speicherung von Energie. Leistungsfähige Energiespeicherkapazitäten sind eine notwendige flankierende Ergänzung zum anstehenden Ausbau überregionaler Stromübertragungsnetze. Weil der Nutzung von Biomasse in Norddeutschland und im Nordseeraum weitere Ausbaupotenziale zugesprochen werden, sollte in zukünftigen Projekten z.B. die Effizienz bereits bestehender Anlagen betrachtet werden.

Die Ressourceneffizienz als Handlungsfeld, das die Energieeffizienz einschließt und darüber hinaus auch Rohstoffe und Wasser betrachtet, spielt derzeit noch eine untergeordnete Rolle. Allerdings deuten die auf der europäischen und die auf der Bundesebene erarbeiteten Strategien darauf hin, dass dieses Politik- und Handlungsfeld in den kommenden Jahren an Bedeutung gewinnen wird.

- *Dezentrale Energieerzeugung und Vernetzung fördern:* Im Nordseeraum wird die dezentrale Energieerzeugung aus regenerativen Quellen voranschreiten. Dies wird zum Erreichen des europäischen Ziels, bis 2020 20 Prozent des Energiebedarfs aus erneuerbaren Energien zu decken, beitragen. Mit gemeinsamen Projekten zur Vorbereitung bzw. Begleitung eines North Sea Energy Grid könnte das Nordseeprogramm den Bau eines überregionalen prioritären Netzvorhabens aktiv voranbringen.
- *Speichertechnologien für erneuerbare Energien und intelligente Netze voranbringen:* Die Nutzung von volatiler Energie (vor allem Wind- und solare Strahlungsenergie) bringt Herausforderungen mit sich, denn erzeugte und nicht gleichzeitig verbrauchte Energie kann derzeit noch nicht in ausreichendem Umfang gespeichert werden. INTERREG-Projekte könnten im Sinne der Strategie „Energie 2020“ einen Beitrag zur Entwicklung und Erprobung neuer Speichertechnologien leisten. Batteriebetriebene Fahrzeuge kommen z.B. als Speicher infrage. „Intelligente Netze“ sollen in Zukunft Energieerzeugung und -verbrauch in zeitlichen Einklang bringen.
- *Biomasse effizienter nutzen:* Im Bereich Biomasse sollte ein systemisches Verständnis gefördert werden. Dieses könnte z.B. auf die Nutzung von Reststoffen und Abfallprodukten der Landschaftspflege, die Schaffung von Stoffkreisläufen im Rahmen regionaler Energiekonzepte, die Integration von Landwirtschaft, Umwelt und Energie sowie die Kombination von stofflicher und energetischer Nutzung abzielen. Bereits entwickelte Konzepte und Umsetzungserfolge einzelner Projekte (z.B. „enerCOAST“) sollten verstetigt werden.
- *Grenzübergreifende Strategien zum Ausbau der Offshore-Windenergie abstimmen*: Der Ausbau der Offshore-Windenergie ist für die Nordseestaaten von herausragender Bedeutung, um die Klima- und Energieziele zu erreichen. Die transnationale Abstimmung in Bezug auf Anlagenstandorte, Umweltstandards für Bau, Betrieb und Anschluss der Windenergieanlagen sowie die Kommunikation des notwendigen Netzausbaus könnten Gegenstand gemeinsamer Projektvorhaben werden.
- *Den Ausbau der Offshore-Windenergie durch Meeresraumordnung und IKZM koordinieren*: Die vorhandenen Instrumente für eine Meeresraumordnung und das Integrierte Küstenzo-

nenmanagement (IKZM) sollten genutzt werden, um die Integration der räumlichen Anforderungen und Auswirkungen der Offshore-Windenergie zu bewerkstelligen.

- *Akzeptanz für den Ausbau der Stromnetze schaffen:* Vor dem Hintergrund des beschlossenen „Atomausstiegs“ in Deutschland kommt der Erzeugung und Verteilung von Strom aus erneuerbaren Energiequellen eine noch größere Bedeutung zu. Der Ausbau der Stromnetze ist unumgänglich. Jedoch ist die (planungsrechtliche) Umsetzung auf regionaler und lokaler Ebene auch aufgrund von Widerstand aus der Bevölkerung schwierig. Im Nordseeprogramm sollten Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung, Mediation und Öffentlichkeitsarbeit beim Ausbau der entsprechenden Netzinfrastruktur in formellen und informellen Verfahren geprüft, entwickelt und erprobt werden. Mechanismen zur Berücksichtigung in entsprechenden Planungsprozessen (IKZM, Raumordnungsverfahren) sollten gestärkt werden.
- *Ressourceneffizienz steigern:* Die Energie-, Ressourcen- und Materialeffizienz sollte im Nordseeraum – unter Berücksichtigung der spezifischen Herausforderungen (z.B. Wasserverbrauch durch den Tourismus) und Potenziale (z.B. Repowering der Windenergieanlagen) – gesteigert werden. Strategien und Konzepte zur Ressourcenschonung zu erarbeiten und modellhaft umzusetzen, würde im Sinne der europäischen Leitinitiative „Ressourcenschonendes Europa“ wirken – diese zielt auf die Abkoppelung des Wirtschaftswachstums von der Ressourcennutzung. Eine europäische „Roadmap für Ressourceneffizienz“ befindet sich derzeit in der Abstimmung.

8. Erreichbarkeit und Nachhaltige Mobilität

8.1 Begriffsklärung

Für die Prosperität von Regionen spielt deren Erreichbarkeit eine entscheidende Rolle: Die verkehrsstrukturelle Anbindung bzw. Erschließung ist für die Qualität von Wirtschaftsstandorten in einer hochgradig verflochtenen Wirtschaft wesentlich (vgl. NIW 2010, S. 5). Die infrastrukturelle Anbindung durch das Verkehrssystem mit entsprechenden Verkehrsmitteln sowie der Zeit- und Kostenaufwand, um Wege zu bewältigen, sind dafür determinierende Faktoren.

Um den Bedarf an und das Bedürfnis nach Mobilität zu befriedigen, wird ein erheblicher Ressourceneinsatz benötigt – z.B. mit Blick auf Energieträger und Flächen für die Infrastrukturen. Angesichts der schwindenden Vorräte fossiler Energieträger, mit denen bisher ein Großteil der Verkehrsmittel betrieben wird, sowie der negativen Umweltauswirkungen des Verkehrs kommt der Gestaltung einer zukunftsfähigen und umweltfreundlichen Mobilität eine herausragende Rolle zu. Der Begriff Nachhaltige Mobilität bezeichnet die Entkoppelung der Mobilität von ihren schädlichen Auswirkungen (vgl. Europäische Kommission 2008d, S. 2).

Bis 2030 sollen die Emissionen im Verkehrssektor in der EU um 20 Prozent unter den Stand von 2008 gesenkt werden. Im Vergleich zu den Emissionen von 1990 wären dies 2030 immer noch acht Prozent mehr, weil die verkehrsbedingten Emissionen in den letzten 20 Jahren enorm zunahmen (vgl. Europäische Kommission 2011d, S. 3 f.). Gerade vor dem Hintergrund des durch die globale Arbeitsteilung noch weiter steigenden Mobilitätsbedürfnisses – begründet sowohl im Transport von Gütern als auch in der räumlichen Flexibilität von Menschen für berufliche und freizeitorientierte Zwecke – müssen schädliche Auswirkungen des Verkehrs wie Treibhausgasemissionen und Lärm vermindert werden.

8.2 Status quo – Rolle des Themenfelds im Nordseeprogramm

In der Priorität „Verbesserung der Erreichbarkeit in der Nordseeregion“ sind derzeit drei Handlungsfelder für transnationale Kooperationen vorgesehen:

- *Förderung von Strategien zur regionalen Erreichbarkeit:* Für die wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten und die Lebensqualität in Regionen spielt der Grad der Erreichbarkeit, neben anderen Faktoren, eine bedeutende Rolle. Vor allem dünn besiedelte Regionen sowie solche mit schlechter ausgebauten, nachgeordneten Verkehrsnetzen können von innovativen Ansätzen zur Verbesserung der Erreichbarkeit profitieren.
- *Förderung multimodaler und transnationaler Verkehrskorridore:* Die Effizienz von Transportkorridoren und die Möglichkeiten des multimodalen Verkehrs sollen gestärkt werden, damit der Nordseeraum weiterhin ein attraktiver Lebens-, Arbeits- und Investitionsstandort bleibt.
- *Förderung effizienter und effektiver Logistiklösungen***:** Projekte in diesem Rahmen sollen sich auf Innovationen in Güterverkehrssystemen (insbesondere Hafenbetrieb), auf intermodale Transportschnittstellen sowie auf Monitoringsysteme im Transportwesen fokussieren (vgl. NCP 2008, S. 53 ff.).

In der Priorität „Verbesserung der Erreichbarkeit der Nordseeregion“ werden gegenwärtig zwölf Projekte bearbeitet.[29] Sieben von ihnen sind dem Handlungsfeld „Strategien zur regionalen Erreichbarkeit“ zuzuordnen. Fünf Projekte beschäftigen sich mit der „Entwicklung effizienter und effektiver Logistiksysteme“. Bisher einziges Projekt zum Handlungsfeld „Multimodale und trans-

29 Stand Juli 2011.

nationale Transportkorridore“ ist das Projekt „Motorways of the Sea – Strategic Demonstration Project“ („StratMoS“), das sich mit der Förderung der „Motorways of the Sea“ („Meeresautobahnen“) befasst. Aspekte einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilität – diese stellt kein eigenes Handlungsfeld dar – sind Gegenstand von fünf Projekten des INTERREG IV B-Nordseeprogramms:

- *„CARE-North“ („Carbon Responsible Transport Strategies in the North Sea Area“):* Unter Leitung der Freien Hansestadt Bremen befassen sich die Projektpartner mit Konzepten und Möglichkeiten, den städtischen Verkehr umweltfreundlicher zu gestalten. Ein Schwerpunkt liegt in der Förderung der Elektro- und Fahrradmobilität sowie im Bereich des Carsharing. Der Öffentlichkeitsarbeit misst das Projekt große Bedeutung bei (vgl. Webseite „CARE-North“).
- *„CNSS“ („Clean North Sea Shipping“):* 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, der 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.
- *„Dryport“:* Weil bisher ein Großteil der Güter mit dem Lkw von den Häfen aus weitertransportiert wird, zielt das Projekt „Dryport“ auf die Stärkung eines umweltfreundlichen intermodalen Weitertransports von Gütern. Um die Güter auf umweltfreundliche Verkehrsträger wie Wasserstraße und Schiene zu verteilen, müssen Frachtknotenpunkte an den Seehäfen geschaffen werden. Die Projektpartner befassen sich mit Entwicklung, Aufbau und Betrieb solcher Knotenpunkte.
- *„Green Sustainable Airports“:* Kleine und mittlere Flughäfen sollen umweltfreundlicher betrieben und ihre Akzeptanz in der Öffentlichkeit erhöht werden. Maßnahmen wie eine effizientere Landebahnbeleuchtung, die Reduzierung des Einsatzes chemischer Mittel im Flughafenbetrieb sowie die Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem ÖPNV gehören zu den entsprechenden Handlungsoptionen. Mit der Etablierung eines Netzwerks für den Wissensaustausch, der Messung des ökologischen „Fußabdrucks“ und dem Test von Maßnahmen (z.B. mit umweltfreundlicheren Enteisungsmitteln, verbesserten ÖPNV-Anbindungen) will das Projekt Flughäfen „grüner“ machen.
- *„iTransfer“ („Innovative TRANSport Solutions for Fjords, Estuaries and Rivers“):* Durch die Optimierung der Fährverbindungen im Küstenbereich soll die Erreichbarkeit in der Nordseeregion verbessert werden. Fährverbindungen sind bedeutend für den Tourismus, allerdings treten sie in Konflikt mit dem Natur- und Umweltschutz. Das Projekt bietet Unterstützung bei der Suche nach ökologisch ausgerichteten Fährtechnologien und neuen Verbindungen an Flussmündungen.
- *„NS Frits“ („North Sea Freight and Intelligent Transport Solutions“):* Das Projekt „NS Frits“ befasst sich mit der Optimierung von intermodalen Transporten im Nordseeraum. Ein Schwerpunkt der Forschung liegt in der Unterstützung von Lkw-Fahrern durch ein IT-Informationssystem, das Informationen zur Situation auf den Straßen sammelt. Das System liefert Echtzeitdaten zu Verkehrsfluss und Staus sowie Sicherheitsinformationen. In Bremer-

haven sollen so die Lkw-Abfertigung im Container-Terminal verbessert und Wartezeiten minimiert werden (vgl. Webseite „NS Frits“).

8.3 Zukünftige Relevanz und mögliche Handlungsansätze

8.3.1 Europäische Ebene

Die europäische Verkehrspolitik wirkt mit Harmonisierungs- und Deregulierungsmaßnahmen auf die Verwirklichung eines europäischen Verkehrsbinnenmarktes hin. Sie fördert aber auch im Rahmen der Kohäsionspolitik und der Europäischen Transportnetze (TEN-V) konkrete Infrastrukturmaßnahmen im Verkehrsbereich. Die europäische Raumentwicklungspolitik stellt die Bedeutung der Verkehrspolitik für eine ausgewogene und nachhaltige Raumentwicklung heraus.

In ihrem *Grünbuch zum territorialen Zusammenhalt* weist die Europäische Kommission auf die große Bedeutung der Verkehrspolitik für den territorialen Zusammenhalt im Sinne einer „ausgewogenen und harmonischeren“ räumlichen Entwicklung hin. Verkehrspolitik wirkt sich demnach in hohem Maße auf den Standort der Wirtschaftsaktivitäten und das Siedlungsmuster aus. Gleichzeitig spiele sie eine wichtige Rolle für die Verbesserung der Anbindung und der Verbindungen innerhalb der weniger entwickelten Regionen. Verkehrspolitik kann demgemäß grundsätzlich einen wichtigen Beitrag zum Ziel des territorialen Ausgleichs leisten (vgl. Europäische Kommission 2008a, S. 10). Zugleich wird im Grünbuch auf die Bedeutung von territorialer Governance hingewiesen. Darunter wird die intensive Zusammenarbeit verschiedener Ebenen für die wirksame Lösung der Probleme von Anbindung und Konzentration verstanden. Die grenzüberschreitende transnationale Zusammenarbeit im Verkehrsbereich (z.B. Lösungen für den Pendlerverkehr) wird als Beispiel einer solchen territorialen Governance explizit benannt (ebd., S. 8).

In der *TA 2020* wird die Bedeutung der Erreichbarkeit für eine polyzentrale und ausgewogene Raumentwicklung deutlich (Territoriale Priorität 1). Diese macht die Erreichbarkeit gerade auch von Klein- und Mittelstädten auf regionaler Ebene erforderlich. Eine eigene Priorität ist der „territorialen Anbindung für den Einzelnen, für Gemeinden und Unternehmen“ gewidmet. In ihr werden die folgenden Aspekte angesprochen (vgl. TA 2020, Ziff. 35 f.):

- gerechter und erschwinglicher *Zugang zu Verkehrsdienstleistungen*,
- Schaffung effektiver *intermodaler Verkehrslösungen* (in Stadtregionen, kombinierte See-/Landverkehrsverbindungen und zwischen Flughäfen und Schiene),
- Ausbau der *integrierten Verkehrsnetze* (transeuropäische Verkehrsnetze, Verbindungen zwischen Primär-/Sekundärnetzen, Schaffung von Sekundärnetzen auf regionaler und lokaler Ebene),
- *Verbesserung der Erreichbarkeit* (Zugänglichkeit städtischer Zentren in Randlage und Verkehrsverbindungen über territoriale Grenzen hinweg).

Weißbuch der Europäischen Kommission: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem

In ihrem im März 2011 veröffentlichten Weißbuch zur Verkehrspolitik beschreibt die Europäische Kommission ihre Vision eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums, der die Personen- und Güterbeförderung erleichtert, Mobilitätskosten senkt und die Nachhaltigkeit des Verkehrs in Europa steigert. Sie schlägt entsprechende Maßnahmen auf europäischer, mitgliedstaatlicher und lokaler Ebene vor (vgl. Europäische Kommission 2011d, S. 12). Nachhaltigkeits- und Klimaschutzaspekten kommt dabei eine wichtige Rolle zu. So fordert das Weißbuch „… die Abhängigkeit des Verkehrssystems vom Öl aufzuheben, ohne seine Effizienz zu opfern und die Mobilität einzuschränken" (ebd., S. 6). Bis 2030 wird eine Reduktion der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen um 20 Prozent im Vergleich zu 2008 angestrebt. Im europäischen Seeverkehr sollen die CO_2-Emissionen im Vergleich zum Jahr 2005 bis 2030 sogar um 40 Prozent sinken. Gemäß der Leitinitiative „Ressourcenschonendes Europa" soll das europäische Verkehrssystem den wirtschaftlichen Fortschritt in Europa untermauern, dabei die Wettbewerbsfähigkeit erhöhen sowie hochwertige Mobilitätsdienstleistungen bereitstellen. Hierzu sind umfangreiche *Maßnahmen* erforderlich:

- Verbesserung der Energieeffizienz, Einsatz nachhaltiger Kraftstoffe und Antriebssysteme,
- Optimierung der Leistung multimodaler Logistikketten, vor allem durch Nutzung ressourcenschonender Verkehrsträger,
- effizientere Nutzung von Verkehr und Infrastruktur durch Einsatz von Informations- und Managementsystemen.

Der Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel lässt sich dem Weißbuch zufolge leichter in Städten umsetzen: Die hohe Dichte und damit kürzere Wege befördern den Rad- und Fußverkehr, und die Reichweite von Fahrzeugen (Elektrofahrzeuge) muss nicht so groß sein. Die Verkehrsteilnehmer haben mehr Wahlmöglichkeiten in Bezug auf die nutzbaren Verkehrsmittel, weil ein größeres ÖPNV-Angebot als in ländlichen Regionen besteht. Konventionell betriebene Pkw sollen bis 2050 ganz aus den Städten verbannt sein. Eine Reihe von Maßnahmen zur *Förderung eines umweltfreundlichen Stadt- und Pendlerverkehrs* wird benannt (ebd., S. 9 ff.):

- Verringerung der Zahl der mit konventionellem Kraftstoff betriebenen Fahrzeuge und Aufbau geeigneter Infrastrukturen für das Beladen/Tanken neuer Fahrzeuge,
- höherer Anteil des öffentlichen Nahverkehrs,
- Förderung des Fuß- und Radverkehrs durch Integration in städtische Mobilitätskonzepte,
- spezialisierte und leichte Personenkraftwagen sowie Einführung alternativer Antriebstechnologien und Kraftstoffe bei den Fahrzeugflotten.

Im *Schiffsverkehr* liegen besondere Potenziale für eine nachhaltigere Gestaltung des Verkehrssystems. Über den Seeverkehr werden 80 Prozent der weltweiten Handelsströme abgewickelt. Um die Wettbewerbsfähigkeit des Seeverkehrs zu steigern und die Verlagerung von Transporten vor allem von der Straße auf umweltfreundlichere Schiffe voranzutreiben, wurde den Mitgliedstaaten im Rahmen des Weißbuches Verkehr bereits 2001 die Einrichtung von „Meeresautobahnen" („Motorways of the Sea") empfohlen. Allerdings ist der Seeverkehr noch nicht genügend entwickelt, um die Straßen zu entlasten und damit zur CO_2-Reduktion beizutragen (vgl. Europäische Kommission 2008a, S. 7 f.). Das Programm „Marco Polo II" stellt Fördermittel für die Umsetzung von Maßnahmen und Studien zur Verlagerung des Straßenverkehrs zur Verfügung. Im Rahmen von Marco Polo II wurde im Bereich „Motorways of the Sea" beispielsweise

die Verbesserung des Frachtverkehrs zwischen Bilbao (Spanien) und Zeebrugge (Belgien) gefördert (vgl. Webseite European Commission Transport, EU 2008).

Zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit der europäischen Hafen- und Logistikzentren sollen die Mitgliedstaaten und die Seeverkehrsindustrie gemeinsam „… am langfristigen Ziel eines abfall- und emissionsfreien Seeverkehrs…“ arbeiten. Dies beinhaltet unter anderem

- die Begrenzung und Verringerung der Treibhausgasemissionen von Schiffen,
- die Stärkung der gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften zu Hafenauffangeinrichtungen,
- die Beaufsichtigung der Umsetzung des MARPOL-Übereinkommens[30] zur Verringerung der Schwefeloxid- und Stickoxidemissionen von Schiffen,
- die Förderung alternativer Möglichkeiten der Energieversorgung in Häfen,
- die Förderung eines europäischen Umweltmanagementsystems für den Seeverkehr (vgl. Europäische Kommission 2009b).

Der rasant steigende Seeverkehr und das Güteraufkommen machen eine Erweiterung der Hafenkapazitäten notwendig. Die Erweiterung und Verbesserung vorhandener Hafeninfrastrukturen ist dem Bau von neuen Häfen aufgrund der im Vergleich geringeren Umweltauswirkungen vorzuziehen. Die EU fordert einen umweltfreundlichen Kapazitätsausbau im Einklang mit den einschlägigen europäischen Umweltvorschriften (beispielsweise FFH- und Vogelrichtlinie, Wasserrahmenrichtlinie, Abfallrichtlinie) („Green Harbour“). Konsultationsprozesse zu vorgeschriebenen Hafenauffangeinrichtungen (Richtlinie 2000/59/EG), die das Einbringen von Schiffsabfällen vermeiden und so die Meeresverschmutzung reduzieren sollen, werden auf europäischer Ebene starten. Innovationen im Bereich der Hafeninfrastrukturen und Verfahren, die die Nutzung der Informations- und Kommunikationstechnologien z.B. für Systeme des „E-freight“ und „E-Zoll“ ermöglichen, werden durch das 7. Forschungsrahmenprogramm (FRP) gefördert (vgl. Europäische Kommission 2007c).

Um dem wachsenden Mobilitätsbedarf und -bedürfnis von Bürgern und Wirtschaft Rechnung zu tragen, können nicht allein Kapazitätsausbau und -erweiterung angestrebt werden. Zuerst müssen die vorhandenen Systeme effizienter genutzt werden – z.B. mit „Intelligenten Verkehrssystemen“ (IVS). Bei der Einführung der IVS sollen die Mitgliedstaaten Grundsätze berücksichtigen, die europaweite Kompatibilität, Interoperabilität und Kontinuität gewährleisten. Die Umsetzung in den Mitgliedstaaten soll bis 2012 erfolgen (vgl. Europäisches Parlament und Rat 2010).

Im Ergebnis lässt sich festhalten: Auf europäischer Ebene werden sowohl seitens der Fachpolitik als auch der europäischen Raumentwicklungspolitik ehrgeizige Ziele und Anforderungen im Hinblick auf die nachhaltige Gestaltung der Mobilität und die Verbesserung territorialer Erreichbarkeit formuliert. Sie werden sich teilweise ergänzen, teilweise aber auch im Widerspruch zueinander stehen können, beispielsweise wenn es um die Berücksichtigung räumlicher Effekte der gemeinschaftlichen Verkehrspolitik geht.

8.3.2 Nordseeraum

Bereits in der *„NorVision“*-Update-Studie von 2005 wurde die Reduzierung der Umweltauswirkungen des Verkehrs im Nordseeraum als eines von drei verkehrspolitischen Zielen formuliert[31] (vgl. Kamp u.a. 2005, S. 13 f.).

---

30 Das MARPOL-Übereinkommen (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) enthält im Anhang IV Bestimmungen über die zulässigen Schwefeloxid- und Stickoxidemissionen für Schiffe.

Aus Sicht der *Nordseekommission* besteht die Notwendigkeit, den Güter- und Personenverkehr umweltfreundlich zu gestalten. Die Statistiken belegen jedoch, dass der über den Verkehrsträger Straße abgewickelte – also der nicht nachhaltige – Verkehr in der Mehrzahl der Nordseestaaten der am meisten genutzte ist (vgl. NSC Transport Group 2009, S. 7).

Die Verbesserung der Erreichbarkeit sowie umweltfreundliche Verkehrstechnologien werden als eine eigene Priorität im Entwurf der Strategie *„North Sea Region 2020"* herausgestellt. Es wird eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Schiffsverkehrs angeregt und die Nutzung der Potenziale im Bereich der „Meeresautobahnen" und des „Short Sea Shipping" herausgestellt. Eine Herausforderung für den Nordseeraum besteht weiterhin in der mangelnden Erreichbarkeit peripherer Regionen. In der Strategie werden in Bezug auf Mobilität folgende Ziele formuliert (vgl. NSC 2011, S. 6 ff.):

- Förderung von multimodalen Transportkorridoren und der Verkehrsverlagerung von der Straße auf Schiffe,
- Optimierung der Logistikdienstleistungen und -ketten,
- Förderung des umweltfreundlichen Schiffsverkehrs, auch durch die Umsetzung von Pilotprojekten in der Nordseeregion,
- Förderung eines umweltfreundlichen Verkehrs.

8.3.3 Exkurs: Bundesebene

Die verkehrspolitischen Ziele der norddeutschen Länder werden auch durch Programme, Strategien und normative Vorgaben des Bundes bestimmt. In Zukunft soll laut dem „Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität der Bundesregierung" die Elektromobilität zur Umsetzung der energie- und klimapolitischen Ziele (Reduzierung von CO_2 im Verkehr, Bezug des Stroms aus regenerativen Energiequellen) beitragen, und auch die wirtschaftlichen Chancen der Elektromobilität sollen von Deutschland genutzt werden. Eine europäische Zusammenarbeit im Hinblick auf die Entwicklung gemeinsamer „Roadmaps" und Verfahren sowie die Abstimmung von Förderprogrammen, Infrastrukturen, Technologien und Märkten könnten die Rahmenbedingungen für die erfolgreiche Verbreitung von Elektrofahrzeugen positiv beeinflussen (vgl. Bundesregierung 2009).

Auch der „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik" (2010) zielt auf die Erreichung der Umwelt- und Klimaschutzziele. Er treibt die Effizienzsteigerung aller Verkehrsträger sowie verschiedene Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Verkehrswachstum und umweltpolitischen Zielen voran. Die Lärmminderung im Schienenverkehr mittels leiserer Bremssysteme und die Anwendung innovativer Logistiklösungen in städtischen Räumen zur Verbesserung der Versorgungsverkehre sind zwei Maßnahmenfelder des umfangreichen Vorhabenplans (vgl. BMVBS 2010b).

Deutschland stellte analog zu den europäischen Vorhaben im „Nationalen Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen" (2009) einen Aktionsrahmen für die zukünftige Hafenpolitik auf. So legt auch Deutschland großen Wert auf die Minderung der schiffsbedingten Treibhausgasemissionen sowie des Lärms in Häfen und auf Wasserstraßen und wird sich auf internationaler Ebene für die Einrichtung weiterer SECAs[32] und die Verschärfung der Grenzwerte für Treibstoffe ein-

31 Weitere Ziele für den Verkehrssektor: Entwicklung effizienter Transportsysteme als Antwort auf die sich ändernden Rahmenbedingungen, Verbesserung der Erreichbarkeit und entsprechender Dienstleistungen.

32 SECA: SOx Emission Control Areas. In Gebieten, die als besonders schutzwürdig und gefährdet eingestuft werden, setzt die International Maritime Organisation (IMO) Grenzwerte für den Schwefelgehalt in Schiffskraftstoffen fest. 2015 sollen die Grenzwerte nochmals reduziert werden.

setzen. Auch an die Bundesländer werden Anforderungen gestellt: Sie sollen prüfen, ob die Landstromversorgung und die Versorgung der Schiffe mit Flüssiggas umsetzungsfähig sind. Länder und Kommunen sollen des Weiteren verbesserte Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten für Schiffe in Häfen und Liegeplätzen prüfen und gegebenenfalls einführen (vgl. BMVBS 2009, S. 86 f.). Der Bund wird den nachhaltigen Schiffsverkehr mit weiteren Maßnahmen fördern, z.B. mit neuen Antriebstechnologien bei Schiffen (vgl. ebd.).

8.3.4 Norddeutschland

Die norddeutschen Bundesländer setzen sowohl europäische als auch bundesdeutsche Zielvorgaben entsprechend ihren Zuständigkeiten und zum Teil länderübergreifend um. Länderübergreifende Ziele wurden z.B. im „Hafenkonzept Unterelbe“ für die fünf betroffenen Häfen von Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Hamburg vereinbart.

Im Rahmen der Analysen zur Vorbereitung der Klimaschutzstrategien bezogen alle hier betrachteten Bundesländer auch den Verkehrsbereich ein und zielen auf eine nachhaltigere Mobilität als notwendigen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele ab. In den Stadtstaaten Hamburg und Bremen wurden konkrete Strategien und Maßnahmen für einzelne Verkehrsträger wie z.B. das Fahrrad erarbeitet. Die Konkretisierung von Zielen und die Umsetzung von Maßnahmen sind in den Flächenländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein Aufgaben der Kommunen.

In *Niedersachsen* ist für die zukünftige Entwicklung der 39 öffentlichen Seehäfen Niedersachsens „Das niedersächsische Hafenkonzept“ maßgeblich. Demnach sollen Kapazitäten ausgeschöpft und die Umwelt gleichzeitig geschützt werden (vgl. Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr 2007). Aus dem derzeit im Bau befindlichen Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven ergeben sich für den Nordseeküstenraum besondere Chancen: Aktuelle Studien erwarten von der Realisierung dieses Projekts deutliche Entwicklungsimpulse für die Region und insbesondere die Logistikwirtschaft (vgl. NIW 2010, S. 7).

Der Verkehrssektor verursacht in *Bremen* etwa 23 Prozent der CO_2-Emissionen und ist deshalb integraler Bestandteil des aktuellen Klimaschutz- und Energieprogramms 2020, das zugleich die Fortschreibung des Bremischen Energiegesetzes darstellt. Demnach sollen zum Beispiel der ÖPNV bis 2020 ausgebaut und verbessert sowie der Rad- und Fußverkehr gefördert werden. Außerdem wird eine nachhaltigere Hafenwirtschaft angestrebt (vgl. Freie Hansestadt Bremen 2009). Im Leitbild der Stadt „Bremen! Lebenswert urban vernetzt“ ist verankert, dass bis zum Jahr 2020 der Anteil des Radverkehrs um 20 bis 25 Prozent, der Anteil des straßengebundenen ÖPNV um 15 bis 20 Prozent und der Anteil des schienengebundenen ÖPNV um rund 50 Prozent erhöht werden sollen. Der Anteil von Carsharing im Mobilitätsverbund soll auf 20.000 Nutzer steigen (vgl. Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa 2009). Auch im Umweltzustandsbericht 2011 wird betont, dass die Entwicklung einer effizienten und nachhaltigen Mobilität einen hohen Stellenwert hat (vgl. Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa 2011, S. 43). Dies verdeutlicht auch die Tatsache, dass in Bremen bereits eine Reihe erfolgreicher Projekte zum Thema Nachhaltige Mobilität durchgeführt wurde und wird (z.B. „CARE-North“). Im Jahr 2010 wurden einige dieser Projekte auf der Weltausstellung Expo in Shanghai vorgestellt. Die Metropolregion Bremen-Oldenburg ist darüber hinaus eine von insgesamt acht von der Bundesregierung ausgewählten „Modellregionen Elektromobilität“ (vgl. Webseite BMVBS).

Auch Akteure aus *Hamburg* beteiligen sich an zahlreichen Projekten, die auf eine umweltverträgliche und nachhaltige Mobilität zielen. Hamburg gehört ebenfalls zu den „Modellregionen Elektromobilität“ (vgl. Webseite BMVBS). Die „Logistikinitiative Hamburg“ als Zusammenschluss von Unternehmen und Institutionen der Metropolregion Hamburg arbeitet in den Feldern Standortprofilierung, Flächen- und Infrastruktur, Arbeitskräfte und Nachhaltigkeit. Das Netzwerk

fungiert als Ansprechpartner und setzt sich in themenspezifischen Arbeitskreisen mit der Weiterentwicklung des Hamburger Hafens und der Logistik auseinander (vgl. Webseite Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung). Die Radverkehrsstrategie Hamburgs, verabschiedet 2007, zielt unter anderem auf die Steigerung der Fahrradnutzung und den Ausbau der stadtteilübergreifenden Routen. Bis 2015 wird eine Verdopplung des Radverkehrsanteils an allen Wegen auf 18 Prozent (2002 waren es neun Prozent) angestrebt (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2007). Hamburg verfolgt eine umfassende Klimaschutzstrategie, in die auch der Verkehrssektor einbezogen wird. Gemeinsam mit Unternehmen startet Hamburg ein Großprojekt zum Einsatz von Brennstoffzellen.

Klimawandel und demografischer Wandel verstärken die Bedeutung des Nahverkehrs (auch) in *Schleswig-Holstein*. Mit dem dritten landesweiten Nahverkehrsplan (2008–2012) wird auf Veränderungen des Mobilitätsverhaltens im Bus- und Bahnsystem reagiert (vgl. Webseite des Ministeriums für Wirtschaft, Wissenschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein). Der ÖPNV ist „eine wichtige Säule im Verkehrskonzept des Landes Schleswig-Holstein. Grundsätzlich wird eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel angestrebt“ (ebd.). Zu einem umweltfreundlichen und nachhaltigen Verkehrswesen soll auch die Imagekampagne „Mein Weg“ beitragen, die auf die engere Bindung von Fahrgästen an den ÖPNV abzielt und neue Fahrgäste zu gewinnen sucht.

Anhand der vielfältigen Länderaktivitäten wird deutlich: Die Gestaltung eines umweltfreundlichen Verkehrs nimmt eine bedeutende Rolle in den verkehrspolitischen Zielen der Länder ein. Verschiedene zukunftsweisende Pilotprojekte können als Anknüpfungspunkte für transnationale Kooperationen dienen.

8.4 Empfehlungen zur inhaltlichen Ausrichtung des Nordseeprogramms

Priorität 3 „Verbesserung der Erreichbarkeit in der Nordseeregion“ des Operationellen Programms wurde in den Workshops intensiv diskutiert. Vorrangig ging es um die Frage, mit welcher Ausrichtung die Priorität fortgeführt werden sollte. Die Beantragung von Projekten in dieser Priorität blieb hinter den Erwartungen zurück. Auf das Ziel „Förderung der Entwicklung multimodaler und transnationaler Transportkorridore“ war nur ein Projekt gerichtet. Dies könnte einerseits am geringen Bekanntheitsgrad des Programms bei den Fachleuten in Politik und Verwaltung liegen. Andererseits bestimmen die Markterfordernisse die Güterströme, daher gestaltet sich die Beeinflussung von überregionalen Transportwegen schwierig.

Dass das Thema Mobilität für die räumliche Entwicklung des Nordseeraums wichtig ist, steht zwar außer Frage. Es sollte dennoch geprüft werden, inwieweit das Nordseeprogramm und somit auch INTERREG zur Verbesserung der Erreichbarkeit beitragen können. Im Gegensatz zu anderen europäischen Förderinstrumenten im Verkehrsbereich ermöglicht INTERREG nicht die Umsetzung investiver Maßnahmen, sondern die Entwicklung und Erprobung innovativer Strategien, Produkte und Verfahren.

Eine Möglichkeit, der Priorität neue Akzente zu verleihen, liegt in ihrer Fokussierung und somit ihrer thematischen Verengung. In diesem Fall würde sich eine Priorisierung von Projekten zur (Weiter-)Entwicklung und Unterstützung nachhaltiger Mobilitätsstrukturen anbieten. Diese sind in den vergangenen Jahren zunehmend in den Fokus europäischer Politikanstrengungen gerückt und werden weiterhin ein wichtiges Handlungsfeld bleiben. Innovative Strategien, Verfahren oder Produkte sind für zukunftsfähige Mobilitätsstrukturen notwendig und müssen (weiter)entwickelt werden, womit entsprechende Projekte dem Querschnittsanspruch auf Neuerung genügen könnten. Zugleich kann INTERREG die Erarbeitung von umfassenden Konzepten mit regionaler/lokaler Schwerpunktsetzung und pilothafte Anwendungen ermöglichen. Um die folgende Handlungsempfehlung, zweistufige Projekte und somit längere Laufzeiten vorzusehen,

umsetzen zu können, böten sich eine Mittelkonzentration und die Fokussierung auf wenige Projekte an.

Die folgenden Handlungsempfehlungen können vor diesem Hintergrund als Diskussionsgrundlage zur zukünftigen Ausrichtung dieser Priorität genutzt werden.

- *Das Nordseeprogramm stärker auf die Förderung nachhaltiger Mobilität fokussieren – an Land und auf See:* Die Europäische Kommission, die Staaten und Länder arbeiten seit einigen Jahren verstärkt darauf hin, den Verkehr und die damit verbundenen schädlichen Umweltauswirkungen zu entkoppeln. Gerade Städte und Stadtregionen werden im aktuellen verkehrspolitischen Weißbuch der EU als wichtige Handlungsebene benannt. Die transnationale Zusammenarbeit im Rahmen von INTERREG-Vorhaben, die die Erarbeitung von Konzepten und die Erprobung von innovativen Verfahren und Techniken in einem Projekt erlauben, könnte dazu einen wichtigen Beitrag leisten. Deshalb sollte das Nordseeprogramm stärker auf die Förderung einer nachhaltigen Mobilität – vor allem mit Blick auf das Erarbeiten von Konzepten und deren Testen in Pilotanwendungen – ausgerichtet werden.
- *Konzeptentwicklung und Pilotvorhaben zur nachhaltigen Mobilität in längeren Projekten fördern:* Für die beteiligten Regionen liegt ein wichtiger Mehrwert der transnationalen Zusammenarbeit in der Entwicklung regionaler Strategien und der Umsetzung von Pilotvorhaben. Dabei kann auf die Erfahrungen anderer Partner zurückgegriffen und im Prozessverlauf voneinander gelernt werden. Eine konsequente, zielorientierte Umsetzung beider Schritte erfordert oftmals eine längere Projektlaufzeit als drei Jahre. Eine Möglichkeit könnte in der Durchführung von Projekten mit zwei Phasen liegen: einer Konzeptphase und einer anschließenden Umsetzungsphase. Um Erfahrungen mit Verfahren, Techniken etc. für Dritte nachvollziehbar zu machen und Empfehlungen für nicht-beteiligte Regionen zu erarbeiten, sollten Erfolge und auch Misserfolge systematisch ausgewertet werden.
- *Transnationalen Erfahrungsaustausch zur Elektromobilität stärken:* Obwohl die Potenziale der Elektromobilität für ein nachhaltiges Verkehrswesen groß sind und derzeit intensiv diskutiert werden, steht die Nutzung der Fahrzeuge in der Praxis vor vielfältigen Herausforderungen. Dies betrifft unter anderem die Reichweite der Akkus, das Netz von Stromtankstellen sowie die Frage nach der Erzeugungsart des genutzten Stroms. Durch die Einführung von Elektrofahrzeugen ergeben sich auch Implikationen für die Stadtplanung im Hinblick auf die benötigten Flächen und Netzinfrastrukturen. Das Nordseeprogramm sollte noch mehr dazu genutzt werden, um die Chancen und Herausforderungen der Elektromobilität auf regionaler Ebene unter Berücksichtigung der entsprechenden Rahmenbedingungen zu analysieren, tragfähige Konzepte zu entwickeln sowie die praktische Umsetzung in Pilotprojekten voranzutreiben. Norddeutsche Regionen, wie beispielsweise Bremen-Oldenburg, können als Vorreiter diesbezügliche Erfahrungen im Nordseeraum weitergeben. Eine Stärkung der Elektromobilität würde auch im Sinne der Leitinitiative „Ressourcenschonendes Europa“ wirken.
- *Umfassende Lösungsansätze für nachhaltige Mobilität entwickeln:* Allerdings darf die Elektromobilität nicht als alleiniger Lösungsansatz für ein nachhaltiges Verkehrswesen angesehen werden. Weitere Möglichkeiten und Synergieeffekte, die z.B. durch Carsharing oder die bessere Nutzung des Umweltverbundes erschlossen werden könnten, sollten bei der Konzeptentwicklung berücksichtigt werden. Im Operationellen Programm sollte die Bedeutung integrierter Lösungsansätze für eine nachhaltige Mobilität stärker hervorgehoben werden.
- *Nutzerverhalten über Multiplikatoren des Bildungsbereichs beeinflussen:* Nachhaltige Mobilität erfordert nicht nur die Veränderung von Infrastrukturen, neue Techniken usw., sondern – wie auch an INTERREG-Projekten deutlich wurde – vor allem eine nachhaltige und konsequente Veränderung des Nutzerverhaltens. INTERREG-Projekte sollten die Zielgruppe Bürger auch über Bildungsträger (Schulen, Fortbildungseinrichtungen, Universitäten) in die Pro-

jekte stärker einbeziehen bzw. die Informationsvermittlung der Themen durch diese Multiplikatoren (besser) einplanen.

- *Hindernisse für die Entwicklung transnationaler Verkehrskorridore berücksichtigen:* Ein Fokus des Operationellen Programms liegt auf der Entwicklung von Verkehrskorridoren. Allerdings befasst sich derzeit nur ein Projekt mit dieser Thematik, und hier speziell mit der Stärkung von Angeboten im Schiffsgüterverkehr im Rahmen der „Motorways of the Sea“. Doch die Konkurrenz der Nordseehäfen untereinander hemmt derzeit die Zusammenarbeit privater Akteure. Dieser Fragenkomplex sollte in Projekten thematisiert werden: Es sollten Wege gefunden werden, wie das Nordseeprogramm in Zukunft solche Verkehrskorridore zur Verbesserung der Erreichbarkeit voranbringen kann, die auch ökologischen Erfordernissen genügen. Die bevorstehende Revision der Verordnung zu den europäischen Verkehrsnetzen sollte dabei berücksichtigt werden. Maßgebliche Verkehrskorridore greifen über den Nordseeraum hinaus. Kooperationsraumübergreifende Projekte könnten eine Möglichkeit sein, diesen funktionalen Verflechtungen zwischen den INTERREG-Programmräumen Rechnung zu tragen.
- *Die Hafenhinterland-Anbindungen stärken:* Um das steigende Seeverkehrsaufkommen und die Verteilung der Güter im Hafenhinterland zu bewältigen, bedarf es der weiteren Entwicklung von Konzepten zur verbesserten intermodalen Anbindung der Nordseehäfen, wie Verkehrsweißbuch und TA 2020 unterstreichen. Strategien und Konzepte für die Bewältigung der steigenden Hafenhinterland-Verkehre, die Verbesserung der (intermodalen) Anbindungen sowie die Vorbereitung von Investitionen könnten in Projekten thematisiert werden. Dabei sollten auch mögliche Verknüpfungen zu Fachprogrammen (z.B. „Marco Polo II“) berücksichtigt werden.

9. Klimagerechte Stadt- und Regionalentwicklung

9.1 Begriffsklärung

Die klimagerechte Stadt- und Regionalentwicklung ist Bestandteil einer nachhaltigen Raumentwicklung. Mit diesem Begriff werden hier sowohl die Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes als auch Maßnahmen bezeichnet, die zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels in Städten und Regionen erforderlich sind.

Unter „Klimawandel“ werden Änderungen des Klimas verstanden, die erstens unmittelbar oder mittelbar auf menschliche Tätigkeiten zurückzuführen sind, die zweitens die Zusammensetzung der Erdatmosphäre verändern und die drittens über die in vergleichbaren Zeiträumen beobachteten natürlichen Klimaschwankungen hinausgehen (vgl. United Nations 1992, Art. 1, Ziff. 2). Um das weitere Voranschreiten des Klimawandels zu begrenzen und die Auswirkungen der unvermeidbaren Folgen zu bewältigen, werden zwei Handlungsstränge verfolgt – Klimaschutz und Klimaanpassung.

Klimaschutzmaßnahmen tragen zur Minderung des Ausstoßes von klimaschädlichen Treibhausgasen bei. Im Entwicklungszusammenhang von Städten und Regionen beziehen sich Klimaschutzmaßnahmen vor allem auf den Einsatz erneuerbarer Energien und die Steigerung der Energieeffizienz – beides im Gebäudebereich.

Klimaanpassung beschreibt nach einer Definition des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) „… die Anpassung ökologischer, sozialer oder ökonomischer Systeme an aktuelle oder künftige klimatische Stimuli und deren Folgen und Auswirkungen“ (Birkmann u.a. 2011, S. 1). Notwendige Maßnahmen zur Anpassung ergeben sich nicht allein durch die Klimafolgen, sondern auch durch die Vulnerabilität (Verwundbarkeit) des gesellschaftlichen Zustands und der Prozesse, eines Systems oder eines Raums (vgl. ebd., S. 25). Weil sich der Klimawandel in den Regionen je spezifisch auswirkt und die Nutzungsansprüche an Räume stark variieren, müssen Klimaanpassungsstrategien auf regionaler/lokaler Ebene konkretisiert werden. Welche Maßnahmen im Einzelnen umgesetzt werden, muss auf regionaler/lokaler Ebene mit Kenntnis des Handlungsbedarfs entschieden werden.

Die Stadt-, Regional- und Raumplanung nimmt eine wichtige Funktion im Hinblick auf die Umsetzung von Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen ein. Zu den Aufgaben der örtlichen und regionalen Planung gehört es etwa, die Voraussetzung zur Nutzung von erneuerbaren Energien auch im Gebäudebereich zu schaffen (siehe Kapitel Erneuerbare Energien). Auf die Entwicklung nachhaltiger und damit auch „klimafreundlicher“ räumlicher Strukturen wird auf allen Planungsebenen hingewirkt.

In der 2008 verabschiedeten Deutschen Anpassungsstrategie (DAS) werden Zusammenhänge zwischen Klimaanpassung und Stadtentwicklung dargelegt: Ein Wirkungszusammenhang besteht beispielsweise zwischen der baulichen Stadtentwicklung und der Gesundheitsvorsorge. Hier können eine geeignete Architektur sowie Stadt- und Landschaftsplanung dazu beitragen, die Aufheizung der Städte zu vermindern und damit Hitzestress zu lindern. In diesem Sinne sollten Stadtplanung und kommunale Behörden einer Versiegelung weiterer Freiflächen entgegenwirken und zusammenhängende, nicht bebaute Gebiete und Frischluftschneisen erhalten. Die Umsetzung solcher kleinklimatischer Anpassungsstrategien setzt eine intensive Kooperation zwischen Stadt und Umland voraus. Des Weiteren wird in der DAS die Bedeutung des Themas Bauen hervorgehoben. Lang anhaltende Hitzewellen im Sommer, häufiger auftretende Starkregenereignisse sowie stärkere Stürme könnten eine Gefahr für Gebäude, Bauwerke und die zugehörigen Infrastrukturen (wie die Kanalisation) darstellen. Bei der Gebäudeplanung und der technischen Ausstattung sollten Anpassungen an klimatisch bedingte Veränderungen deshalb berücksichtigt werden (vgl. Bundesregierung 2008, S. 19 ff.)

Handlungsbereiche der Klimaanpassung

In Anlehnung an die Deutsche Anpassungsstrategie von 2008 betrifft der Klimawandel unterschiedliche Handlungsbereiche, in denen jeweils spezifische Klimaanpassungserfordernisse bestehen können und Maßnahmen umgesetzt werden (vgl. BMU 2009):

- Menschliche Gesundheit,
- Bauwesen,
- Wasserhaushalt, Wasserwirtschaft, Küsten- und Meeresschutz,
- Boden,
- Biologische Vielfalt,
- Landwirtschaft,
- Wald- und Forstwirtschaft,
- Fischerei,
- Energiewirtschaft (Wandel, Transport und Versorgung),
- Finanzwirtschaft,
- Verkehr, Verkehrsinfrastruktur,
- Industrie und Gewerbe,
- Tourismuswirtschaft,
- Querschnittsthemen: Raum-, Regional- und Bauleitplanung sowie Bevölkerungsschutz.

9.2 Status quo – Rolle des Themenfelds im Nordseeprogramm

Der Begriff „Klimagerechte Stadt- und Regionalentwicklung“ findet im Operationellen Programm keine Verwendung. Allerdings zielen zwei Prioritäten auf Klimaschutz und Klimaanpassung, die sich im räumlichen Zusammenhang, seiner Entwicklung und der Planung niederschlagen.

Die Priorität „Nachhaltiges Management der Umwelt“ benennt die Anpassung an den Klimawandel und die Senkung der Gefahren durch die Klimafolgen als einen Handlungsschwerpunkt. Die Förderung transnationaler Aktivitäten durch das Programm zielt vor allem auf die Verbreiterung und Anwendung des Wissens in den Bereichen, von denen Gefahren für die wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Funktionen des Nordseeraums ausgehen. Strategien und Maßnahmen zur Bewältigung dieser Gefahren wird also höchste Priorität beigemessen (z.B. Hochwasserschutz, Naturschutz) (vgl. NCP 2008, S. 47).

Der Priorität 4, die die Förderung nachhaltiger und wettbewerbsfähiger Städte und Regionen in den Vordergrund stellt, wird ein Teilaspekt des Klimaschutzes zugeordnet. Städte und Regionen sollen ihren ökologischen „Fußabdruck“ verringern. Daher ist die „Förderung von Energieeffizienz in Städten und ländlichen Regionen“ als Ziel im Nordseeprogramm definiert. INTERREG-Projekte sollen dazu beitragen, Investitionsentscheidungen im Nordseeraum durch die Entwicklung von Know-how und Wissen zu unterstützen. Innovative technische, bauliche Lösungen und Strategien sowie die Beeinflussung des Verbraucherverhaltens als Beitrag zum gesellschaftlichen Umdenken in Bezug auf die Erfordernisse des Klimaschutzes und der Klimaanpassung sind darin zentrale Bausteine.

Räumliche Auswirkungen des Klimawandels sowie Klimaschutz- und Anpassungsmaßnahmen, die zur klimagerechten Stadt- und Regionalentwicklung beitragen, werden derzeit in sechs Projekten des Nordseeprogramms untersucht. Fünf Projekte befassen sich explizit mit Aspekten der Klimaanpassung:

- *„Aquarius“ („Farmers as Water Managers“):* Im Projekt werden Anpassungsstrategien für die Landwirtschaft entwickelt und entsprechende Modellvorhaben durchgeführt. Für eine dauer-

hafte Nutzung der norddeutschen Ackerflächen, auf denen hauptsächlich Gemüse und Feldfrüchte angebaut werden, ist Bewässerung essentiell. Das Sinken des Grundwasserspiegels in der deutschen Modellregion Lüneburger Heide und auch anderen Regionen bewirkt, dass die Beregnungserlaubnisse für Landwirte teurer werden und die für die Entnahmen zulässigen Mengen sinken. Daher suchen die Projektpartner Lösungen, wie die Grundwasserneubildungsrate erhöht und somit die Grundlage für eine nachhaltige Feldbewässerung gelegt werden kann.

- *„MARE" („Managing Adaptive Responses to Changing Flood Risk in the North Sea Region"):* Ziel des Projektes ist es, Kriterien und Standards für die Bestimmung hochwassergefährdeter Städte und Stadtgebiete festzulegen. Daraus sollen konkrete Handlungsansätze entwickelt werden, welche vorsorgenden Maßnahmen in den betreffenden Gebieten umgesetzt werden und wie mit diesem Gefährdungspotenzial umzugehen ist. Im Projekt soll eine „Climate Proofing Tool Box" entwickelt werden. Sie soll Maßnahmen und Leitlinien für die systematische Berücksichtigung von Anpassungserfordernissen in den Gebieten bereitstellen, die in Hochwassermanagementplänen identifiziert wurden. Die beteiligten Städte werden die Toolbox erproben und gegebenenfalls weiterentwickeln.
- *„CPA" („Climate Proof Areas"):* Die Partner des Projektes befassen sich mit der Entwicklung von Anpassungsstrategien im städtischen und ländlichen Zusammenhang. Regionale Akteure sammeln in Pilotprojekten Erfahrungen mit der Erarbeitung von Anpassungsstrategien. Diese sollen im weiteren Projektverlauf in Empfehlungen für transnationale Anpassungsstrategien im Nordseeraum münden.
- *„CLIWAT" („Adaptive and Sustainable Water Management and Protection of Society and Nature in an Extreme Climate"):* Im Projekt geht es um den Einfluss des Klimawandels auf Grundwassersysteme. Im Rahmen von Grundwassermodellen werden Konsequenzen für Grundwasserquantität und -qualität abgeschätzt und Handlungsempfehlungen z.B. für neue Standards im Straßen- und Gebäudebau erarbeitet.
- *„DIPOL" („Diffuse Pollution – Impact of Climate Change on the Quality of Urban and Coastal Waters"):* Im Projekt werden die Auswirkungen der Klimafolgen auf die Belastung von küstennahen Regionen durch Schadstoffe, Nährstoffe und pathogene Bakterien untersucht. So soll eine Informationsgrundlage für politische Entscheidungsträger, Behörden und NGOs erarbeitet werden.

Derzeit befassen sich die Partner eines Projektes („Build with CaRe") mit Aspekten des Klimaschutzes im baulichen Bereich.

- *„Build with CaRe":* Das Projekt lenkt die Aufmerksamkeit auf die Vorteile und die bedeutenden Potenziale zur Energieeinsparung und zur Minderung von CO_2-Emissionen durch den Bau von Passivhäusern. Der Passivhausstandard soll etabliert werden. Im Rahmen des Projekts wird ein umfangreiches Schulungs- und Informationsprogramm für Baufachleute und Handwerker entwickelt, um ihnen das Grundlagenwissen zu vermitteln und sie für das Bauen von Passivhäusern zu qualifizieren. Zudem wird ein lokales, regionales und transnationales Wissens- und Informationsnetzwerk aufgebaut. Darüber hinaus gibt es eine Reihe von Demonstrationsprojekten, die zeigen, wie energieeffizientes Bauen funktionieren und Nutzen bringen kann.

Weitere klimaschutzrelevante Projekte sind den Themenfeldern Erreichbarkeit und Nachhaltige Mobilität (siehe Kapitel 8) und Erneuerbare Energien und Ressourceneffizienz (siehe Kapitel 7) zugeordnet.

9.3 Zukünftige Relevanz und mögliche Handlungsansätze

9.3.1 Europäische Ebene

Auf europäischer Ebene wird der Klimawandel als eine der größten Herausforderungen begriffen. Von ihm gehen auch Gefahren für die europäischen Großräume aus. Während für West- und Nordeuropa – also auch den Nordseeraum – hauptsächlich Gefahren durch Winterstürme, Sturmfluten und Hochwasser entstehen, drohen in Osteuropa Hochwasser und extreme Temperaturen. Diese Naturgefahren werden sich durch den Klimawandel in Zukunft aller Voraussicht nach erhöhen (vgl. BMVBS 2007, S. 35 f.).

Als zentrale räumliche Herausforderung ergeben sich aus dem Klimawandel speziell:

- regional sehr unterschiedliche Auswirkungen des Klimawandels auf die Gebiete der EU und verschiedene Stufen der Gefährdung,
- unterschiedliche Möglichkeiten der Regionen, Anpassungs- und Minderungsmaßnahmen in ihre Strategien einzubinden,
- neue Entwicklungsmöglichkeiten durch den Klimawandel, z.B. in der Landwirtschaft und in der Ökowirtschaft sowie der Energieerzeugung,
- notwendige Koordinierungen von Politikbereichen (Klima, Energie, Wasserbewirtschaftung, Landwirtschaft, Wohnen, Tourismus, Verkehr) (vgl. TA 2020, Ziff. 20).

Weil Naturgefahren im gesamten europäischen Territorium auftreten können und sich die administrativen Zuständigkeiten unterscheiden, sollte zur Bewältigung der Bedrohungen das Risikomanagement auf europäischer Ebene insgesamt verbessert werden. Stakeholder sollten Anpassungsstrategien entwickeln, um auf den Umgang mit Gefahren vorbereitet zu sein (vgl. TA 2020 S. 35 ff.).

Vor allem in großen Ballungsräumen kommen die negativen Effekte des fortschreitenden Klimawandels stärker zum Tragen. Auch der aus Zersiedelung resultierende hohe Energie- und Flächenverbrauch ist eine problematische Entwicklung. Anpassungs- und Gegenmaßnahmen in urbanen Räumen sind daher besonders bedeutsam. Um die Umweltprobleme auch im Zusammenhang mit dem Klimawandel zu lösen (es werden Überschwemmungen, Verlust an Biodiversität, Umweltverschmutzungen genannt), ist eine Zusammenarbeit der unterschiedlichen räumlichen Ebenen notwendig (vgl. Europäische Kommission 2008a, S. 5 ff.).

In dem von der EU 2007 verabschiedeten Grünbuch zur Anpassung an den Klimawandel wird darauf hingewiesen, dass Anpassungsmaßnahmen auch hinsichtlich ihrer Kosten stark variieren. Auf regionaler Ebene erscheint die Raumplanung als geeignetes Instrument für die Festlegung kostenwirksamer Anpassungsmaßnahmen. Beim Austausch von bewährten Praktiken sollen die Regionen demnach von der EU unterstützt werden (Europäische Kommission 2007a, S. 14).

Als Umsetzungselement der Strategie „Europa 2020“ benennt der *Energieeffizienzplan 2011* neben anderen Handlungsfeldern auch den Gebäudesektor. In den kommenden Jahren werden umfangreiche Maßnahmen notwendig werden, um den Wärmeverbrauch in Gebäuden signifikant zu senken. Hier liegt ein enormes Einsparpotenzial, denn zwei Drittel der verbrauchten Energie entfallen in privaten Gebäuden auf den Wärmebedarf (vgl. Europäische Kommission 2011b, S. 6 ff.).

9.3.2 Nordseeraum

Für den Nordseeraum sind mit dem Klimawandel weitreichende Folgen verbunden. Im weltweiten Durchschnitt ist der Meeresspiegel in den vergangenen 100 Jahren etwa um 20 Zentimeter angestiegen; dies gilt auch für die Nordsee. Das IPCC rechnet bis zum Ende des 21. Jahrhunderts mit einem Meeresspiegelanstieg von zwei bis sechs Dezimetern. Nicht absehbar ist der Einfluss einer möglichen Schmelze der arktischen Eisschilde auf den Meeresspiegel. Bis 2030 werden die Maßnahmen des Küstenschutzes vermutlich noch ausreichend sein, danach könnte auch an der Nordseeküste ein verstärkter Handlungsbedarf im Bereich des Hochwasserschutzes entstehen (vgl. Meinke u.a. 2010, S. 58 f.)

In der zukünftigen Ausrichtung der transnationalen Zusammenarbeit im Nordseeraum wird dem Klimawandel eine herausragende Bedeutung beigemessen. Der aktuelle Entwurf einer *Nordseestrategie 2020* ruft den Umgang mit dem Klimawandel als eines von vier strategischen Handlungsfeldern auf. Neben Klimaschutztechnologien und dem Ausbau der erneuerbaren Energien (siehe Kapitel Erneuerbare Energien) im Sinne des Klimaschutzes ist die Klimaanpassung ein Ziel innerhalb des Handlungsfeldes. Auf Basis gesicherter wissenschaftlicher Erkenntnisse, Methoden und Fähigkeiten sollen im Nordseeraum gemeinsame Strategien und Maßnahmen zum Umgang mit den Folgen des Klimawandels umgesetzt werden. Betont wird in diesem Zusammenhang die Widerstandsfähigkeit gegenüber den Folgen des Klimawandels in den spezifischen Politikfeldern

- Gesundheit,
- sozialer Zusammenhalt,
- Landwirtschaft,
- Biodiversität.

Vor allem der Küstenschutz steht im Nordseeraum aufgrund der Erwartung eines steigenden Meeresspiegels im Zentrum der Aktivitäten. Gemeinsame Forschungsaktivitäten, der Austausch von relevanten Daten und die Koordination der Küstenschutzmaßnahmen sollten entsprechend den bereits gesammelten Erfahrungen zur Bewältigung der Klimafolgen fortgeführt werden. Vor allem nötig sein wird in Zukunft die verstärkte Bildung eines entsprechenden Bewusstseins in der Bevölkerung. Das Wissen über Klimaänderungen, die möglichen Folgen, Strategien und Maßnahmen zu deren Bewältigung muss auf allen administrativen Ebenen zur Verfügung gestellt und verbreitet werden (vgl. NSC 2011, S. 14 f.).

9.3.3 Norddeutschland

Klimatische Veränderungen mit ihren Folgen lassen sich auch in Norddeutschland bereits nachweisen: Die Durchschnittstemperaturen zeigen einen Anstieg, die Vegetationsperiode hat sich folglich verlängert, und der gestiegene Meeresspiegel verursacht höher auflaufende Sturmfluten. Weitere klimatische Veränderungen, z.B. die Erhöhung der Niederschlagsmengen, erscheinen für Norddeutschland plausibel (vgl. Meinke u.a. 2010, S. 57 f.)

Die Umsetzung der europäischen Klimaschutzziele und die Konkretisierung der Klimaanpassungserfordernisse wurden auf *Bundesebene* in den vergangenen Jahren strategisch und programmatisch angegangen.

- *Nationales Klimaschutzprogramm, 2005:* Ziel ist es, die CO_2-Emissionen in Deutschland bis 2020 um 40 Prozent gegenüber 1990 zu senken. Dazu werden umfangreiche Maßnahmen im Gebäudesektor notwendig, vor allem die Steigerung der Energieeffizienz. Auch der Ein-

fluss der Planung im Hinblick auf die Gestaltung von Spielräumen im Sinne des Klimaschutzes wird angesprochen (vgl. BMU 2005).

- *Eckpunkte für ein IEKP, 2007*: Die Bundesregierung konkretisierte Maßnahmen in verschiedenen klimaschutzrelevanten Handlungsbereichen, u.a. wurden die Förderprogramme für Klimaschutz und Energieeffizienz im Gebäudebereich aufgelegt (z.B. CO_2-Sanierungsprogramm der KfW) (vgl. Bundesregierung 2007).
- *Deutsche Anpassungsstrategie, 2008:* Zur Konkretisierung der in der Anpassungsstrategie bezeichneten Handlungsfelder und -maßnahmen wird derzeit ein „Aktionsprogramm Anpassung" erarbeitet.

Um Klimaschutz und Klimaanpassung auf regionaler und kommunaler Ebene zu konkretisieren, hat der Bund Fördermaßnahmen aufgelegt, die auch die Umsetzung von Modellvorhaben ermöglichen und so auf die Einbindung regionaler und kommunaler Akteure abzielen. Dazu gehören:

- Urbane Strategien zum Klimawandel, ExWoSt-Programm des BMVBS: Zwei Förderschwerpunkte betrachten Klimaanpassung im städtischen und wohnungswirtschaftlichen Zusammenhang. In diesem Rahmen werden zwei Modellprojekte im deutschen Nordseeraum gefördert: die niedersächsische Stadt Syke mit der Erarbeitung eines Anpassungskonzepts sowie Hamburg-Niendorf, hier steht die Entwicklung integrierter Energie-, Modernisierungs- und Nutzerkonzepte im Wohnungsbestand im Mittelpunkt (vgl. Webseite BBSR).
- KlimaMORO – Raumentwicklungsstrategien zum Klimawandel, Modellvorhaben der Raumordnung des BMVBS: In acht Modellregionen werden Anpassungsstrategien entwickelt. Akteure aus den hier betrachteten Bundesländern des INTERREG-Nordseeraums sind nicht involviert.
- Klimzug – Klimawandel in Regionen, Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF): Zwei der Modellvorhaben werden in den norddeutschen Ländern durchgeführt. „Klimzug-Nord – Strategische Anpassungsansätze zum Klimawandel in der Metropolregion Hamburg" befasst sich mit den erwarteten Klimafolgen (insbesondere wasserbezogenen Veränderungen) in der Küstenstadt. Das Pilotprojekt „nordwest2050" wird in der Metropolregion Bremen-Oldenburg durchgeführt (vgl. Webseite BMBF).

Auch die norddeutschen Länder und die zum Teil länderübergreifenden norddeutschen Metropolregionen haben in ihren Programmen und Strategien die räumlichen Implikationen von Klimaschutz und -anpassung aufgegriffen.

In *Niedersachsen* wird die 2008 konstituierte Regierungskommission Klimaschutz ein umfassendes Klimaprogramm mit Klimaschutz- und Anpassungsmaßnahmen in verschiedenen Handlungsbereichen erarbeiten (u.a. erneuerbare Energie, Kraft-Wärme-Kopplung, Anpassungsstrategie bezogen auf Landwirtschaft, Naturschutz, Bodenschutz, Gesundheit) (vgl. Webseite Niedersächsisches Ministerium für Umwelt- und Klimaschutz).

Das „Arbeitsprogramm Metropolregion" 2009–2011 (MAP 2011) der *Metropolregion Hannover, Braunschweig, Göttingen und Wolfsburg* nimmt unter dem Feld „Wissen vernetzen" das regionale Klimafolgenmanagement auf. Auf der Grundlage von Analysen zu den regionalen Klimafolgen sollen demnach Anpassungsstrategien erarbeitet und die entsprechenden Akteure vernetzt werden (vgl. Metropolregion Hannover, Braunschweig, Göttingen, Wolfsburg 2010).

Dem Klimaschutzprogramm 2009 zufolge sieht die Landesregierung von *Schleswig-Holstein* im Bereich der Stadtentwicklung Möglichkeiten zur Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen, z.B. bei energieeffizienten Gebäuden, kompakten Stadtstrukturen und Funktionsmischung (vgl. Mi-

nisterium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2009, S. 23).

Im Strategischen Handlungsrahmen 2011–2013 der *Metropolregion Hamburg* wird neben anderen Herausforderungen auch der Klimawandel benannt, weil er weitreichende Folgen für den Küstenstandort haben könnte. Die Themen Klimaschutz und Klimaanpassung sowie der Naturhaushalt werden im Handlungsfeld „Grüne Metropolregion" betrachtet und mit Projekten untersetzt. 2011 ist die Hansestadt Hamburg „Europäische Umwelthauptstadt". In diesem Rahmen werden Klimaschutzziele umgesetzt und das Erleben von städtischer Natur gefördert. Im Projektschwerpunkt „Zukunftsfähige Raum- und Siedlungsstruktur" (Teil des Handlungsfeldes „Partnerschaften von Stadt und Land") wird neben vielfältigen weiteren Herausforderungen wie einer alternden Gesellschaft auch die klimagerechte Entwicklung berücksichtigt (vgl. Metropolregion Hamburg 2010).

Auch in der *Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten* sind der Klimawandel und die Notwendigkeit, sich an dessen Auswirkungen in den verschiedenen Lebensbereichen anzupassen, ein vieldiskutiertes Thema. Im Handlungsrahmen der Metropolregion werden – mit einer zeitlichen Perspektive bis 2013 – die Notwendigkeit und die Potenziale zur Anpassung im Themenbereich Innovation beleuchtet. Es werden vor allem die Forschungsinstitutionen sowie die Vernetzung von relevanten Akteuren und somit der Wissenstransfer hervorgehoben. In dem vom BMBF geförderten fünfjährigen Projekt „nordwest2050" (Perspektiven für klimaangepasste Innovationsprozesse) entwickeln Universitäten und Forschungseinrichtungen mit regionalen Partnern sektorale Anpassungsstrategien (Hafenwirtschaft/Logistik, Ernährungswirtschaft, Energiewirtschaft). Die Koordination des Projekts liegt bei der Metropolregion (vgl. Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten e.V. 2010).

9.4 Empfehlungen zur inhaltlichen Ausrichtung des Nordseeprogramms

- *Entwicklung von Klimaanpassungsstrategien fördern:* Die konzeptionelle Bearbeitung des Themas Klimaanpassung und die Umsetzung von Anpassungsmaßnahmen sind derzeit noch nicht so weit vorangeschritten wie die Erstellung und Umsetzung von Klimaschutzkonzepten. Weil die regionalen Prognosen über die Auswirkungen des Klimawandels mit Unsicherheiten behaftet sind und sich die regionale Vulnerabilität sehr unterscheidet, herrscht bei regionalen Akteuren Unsicherheit bezüglich der notwendigerweise umzusetzenden Maßnahmen. Vor allem die Berücksichtigung der Klimawandelfolgen und notwendiger Maßnahmen in bestimmten Handlungsfeldern sowie die Anpassung von Entscheidungs- und Genehmigungsverfahren an veränderte Rahmenbedingungen können in INTERREG-Projekten gefördert werden. Zwei hier zu nennende Handlungsfelder sind:

  - Integriertes Landmanagement*:* Die Land- und Forstwirtschaft muss sich den sich verändernden klimatischen Verhältnissen anpassen. Zugleich hat die Landwirtschaft Auswirkungen auf den Wasserhaushalt. Dadurch wird die Entwicklung von Lösungen für ein integriertes Landmanagement/Wassermanagement zunehmend wichtiger.

  - Biodiversität*:* Die Auswirkungen des Klimawandels, die weiterhin hohe Flächeninanspruchnahme, die Landwirtschaft und die verstärkten Nutzungsansprüche an das Land und an das Meer bedrohen die Artenvielfalt. Die europäische Biodiversitätsstrategie 2020 fordert verstärkte Anstrengungen zum Erhalt der Artenvielfalt. Eine Umsetzung der Ziele im Nordseeraum sollte angestrebt werden, z.B. durch die funktionale Vernetzung und das Management der Natura-2000-Schutzgebiete. Auch eine Harmonisierung von EU-Richtlinien wie der Wasserrahmenrichtlinie und der FFH-Richtlinie, die sich teilweise in ihren Zielausrichtungen widersprechen, ist notwendig.

- *Erprobung von Anpassungsmaßnahmen ermöglichen:* Die Folgen des Klimawandels stellen für die europäischen Regionen und Städte eine neue Herausforderung dar, mit der in Zukunft zum Teil gravierende Veränderungen und Eingriffe verbunden sein könnten. Obwohl die Auswirkungen des Klimawandels regional sehr unterschiedlich sind, gibt es in den Regionen des Nordseeraums doch Ähnlichkeiten hinsichtlich der Ausgangs- und Problemlagen. Handlungsstrategien zur Klimaanpassung müssen erarbeitet, konkrete Maßnahmen zum Umgang mit den Folgen des Klimawandels entwickelt sowie in der Praxis erprobt und umgesetzt werden. Die Weiterentwicklung und Erprobung von Maßnahmen in den verschiedenen von Klimafolgen betroffenen Handlungsbereichen und im transnationalen Erfahrungsaustausch leisten einen Beitrag, um diese Herausforderungen zu bewältigen. Lerneffekte resultieren dabei nicht nur aus den erfolgreichen, sondern auch aus den nicht erfolgreich umgesetzten Maßnahmen und Projekten.
- *„No-Regret Strategien" fördern:* Um die Unsicherheiten im Hinblick auf die adäquaten Anpassungsmaßnahmen zu berücksichtigen, gleichzeitig aber die Erarbeitung und Umsetzung von Maßnahmen zu fördern, sollten „No-Regret-Strategien" verfolgt werden. Diese umfassen Modelle und Maßnahmen, die auch unabhängig vom Klimawandel ökonomisch und ökologisch sinnvoll sind. Dazu gehören zum Beispiel Gebäudestandards für die Wärmedämmung. Schaffung und Erhalt städtischer Grün- und Freiflächen können nicht nur positive klimatische Effekte erzeugen, sondern dienen auch der Steigerung des Wohlbefindens und der Umfeldqualität (vgl. Birkmann u.a. 2011, S. 15).
- *Integrierte Betrachtung von Klimaschutz und Klimaanpassung verstärken:* Sowohl der Klimaschutz als auch die Klimaanpassung spielen in verschiedenen Prioritäten des aktuellen Operationellen Programms direkt oder indirekt eine Rolle. Derzeit sind die Strategien zur Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen – im Gebäudebereich vor allem der Einsatz von erneuerbaren Energien und die Etablierung von baulichen Standards – weiter vorangeschritten als städtische Klimaanpassungskonzepte und -maßnahmen. Gerade in der Stadtentwicklung können sich Belange des Klimaschutzes und solche der Klimaanpassung entgegenstehen, z.B. wenn die Durchgrünung und aufgelockerte Bebauung im Sinne der Klimaanpassung positive Effekte auf das Stadtklima hat, aber negative Wirkungen im Hinblick auf Flächenverbrauch, zunehmende Wege und Emissionen verursacht. Solche Zielkonflikte müssen auf regionaler Ebene berücksichtigt und Lösungen erarbeitet werden – vor allem vor dem Hintergrund der erheblichen Investitionserfordernisse und des effizienten Einsatzes der begrenzten finanziellen Ressourcen. Das Operationelle Programm sollte die integrierte Betrachtungsweise fördern und das Potenzial der Stadt- und Regionalentwicklung dazu nutzen, die angesprochenen Zielkonflikte zu lösen und die Maßnahmen koordiniert umzusetzen.

10. Demografischer Wandel

10.1 Begriffsklärung

Die Bevölkerungsentwicklung ist in Deutschland – wie in vielen anderen Industriestaaten – rückläufig. Sterbefallüberschuss, eine geringe Zuwanderung, niedrige Geburtenraten und eine weiter steigende Lebenserwartung führen dazu, dass die Einwohner weniger und immer älter werden.

Die drei entscheidenden Variablen der demografischen Entwicklung sind Geburtenzahl, Lebenserwartung und Nettozuwanderung. Durch die steigende Lebenserwartung und einen positiven Wanderungssaldo wuchs die Gesamtbevölkerung in den letzten Jahrzehnten noch – trotz einer Geburtenrate, die schon seit langem unter dem als „bestandserhaltend“ geltenden Niveau liegt. Zeitgleich fanden aber bereits gravierende Veränderungen im Altersaufbau statt. Um den demografischen Wandel positiv zu beeinflussen oder gar den Bevölkerungsrückgang aufzuhalten, wären eine erhebliche Steigerung der Geburten und eine deutliche Erhöhung der Zuwanderung erforderlich – beides gleichermaßen unwahrscheinliche Szenarien.

Der demografische Wandel umfasst tatsächlich ein ganzes Bündel von Veränderungen, die zudem untereinander verknüpft sind. So verstärkt z.B. der Geburtenrückgang die Alterung, Abwanderung beeinflusst die Geburtenrate. Zudem sind die demografischen Veränderungen nicht unabhängig von anderen Entwicklungen; sie laufen zeitgleich mit ökonomischen, sozialen und politischen Prozessen, entsprechend eng sind die gegenseitigen Abhängigkeiten.

Die konkreten Auswirkungen der demografischen Veränderungen variieren zwischen den Regionen, aber auch innerhalb von Regionen, zwischen Städten und Gemeinden, kleinräumig selbst innerhalb einer Stadt. In ganz Europa ist ein Auseinanderdriften der regionalen „Entwicklungspfade“ festzustellen – Regionen mit positiver natürlicher Bevölkerungsentwicklung und positivem Wanderungssaldo stehen schrumpfenden Regionen gegenüber. Wachsende und schrumpfende Räume können dabei sehr nah beieinander liegen. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung kommt in einer aktuellen Studie zu dem Ergebnis, dass – gegen den Trend – vor allem die großen Städte und deren Stadtregionen wachsen – bei insgesamt zurückgehender Bevölkerung. Als wichtigste Ursache gilt das größere und qualifiziertere Ausbildungs- und Arbeitsangebot. Die großen Städte gewinnen als Unternehmensstandorte und infolge einer hohen Attraktivität als Wohnstandorte. Vor allem für jüngere Hochqualifizierte werden die großen Städte immer attraktiver (vgl. Geppert/Gornig 2010). Auch nach der aktuellen Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamtes bleibt beispielsweise die Einwohnerzahl in den Stadtstaaten Hamburg, Bremen und Berlin bis 2030 so gut wie unverändert (vgl. Statistisches Bundesamt 2009).

Die demografischen Veränderungen betreffen vielfältige Politikfelder – daher ist der demografische Wandel zugleich eine zentrale Rahmenbedingung politischen Handelns. Auswirkungen zeigen sich auf dem Arbeitsmarkt, bei den sozialen Sicherungssystemen, auf dem Wohnungsmarkt, in der Bereitstellung technischer und sozialer Infrastruktur, bei den öffentlichen Finanzen. Auf allen staatlichen Ebenen gibt es daher inzwischen Aktivitäten, den demografischen Wandel und seine Folgen zu erfassen sowie Konzepte und Strategien für den Umgang mit einer zunehmend älteren und weniger werdenden Bevölkerung zu entwickeln.

10.2 Status quo – Rolle des Themenfelds im Nordseeprogramm

Im Operationellen Programm des Nordseeraums wird explizit auf den demografischen Wandel, seine Konsequenzen und den möglichen Umgang damit hingewiesen. Dabei werden sowohl städtische als auch ländliche Regionen, wachsende und schrumpfende Räume in ihrer Unter-

schiedlichkeit im Hinblick auf Probleme und Lösungsansätze genannt (z.B. Abwanderung, wirtschaftliche Abwärtsspiralen, Belastungen durch starkes Wachstum). Hervorgehoben werden die besonderen Möglichkeiten aus der transnationalen Zusammenarbeit, sich auf makroregionaler Ebene mit diesen Herausforderungen auseinanderzusetzen und Lösungen für die beschriebenen Probleme der unterschiedlichen Regionen des Nordseeraums zu finden. Dabei stehen die Bündelung von Kompetenzen und die Nutzung komplementärer Funktionen der Räume als Lösungsansätze in der Region im Vordergrund. Das Thema Demografischer Wandel wird in der aktuellen Förderperiode – mit einem Fokus auf dem Umgang mit Problemen schrumpfender Regionen – in drei Projekten behandelt. An diesen Projekten wirken deutsche Partner mit, sie stellen jedoch in keinem Projekt den leitenden Partner.

- Das Projekt *„DC NOISE" („Demographic Change: New Opportunities in Shrinking Europe")* befasst sich mit dem demografischen Wandel in unterschiedlich strukturierten Regionen Europas. Es versucht, übertragbare transnationale Handlungsstrategien zu erarbeiten mit dem Ziel, attraktive Regionen zu schaffen. Dabei stehen Fragen des Arbeitsmarktes, der regionalen Infrastrukturversorgung und des Wohnungswesens im Mittelpunkt. So werden Anpassungsstrategien für die Beschäftigung älterer Arbeitnehmer entwickelt. Ein (transnationaler) Wohnatlas gibt konkrete Handlungshinweise für die Planung und Umsetzung von Bauvorhaben, die an demografische Erfordernisse angepasst sind, für Umstrukturierungen in Baugebieten, neue Wohnformen und zukunftsgerechte Wohnumfeldgestaltung. Darüber hinaus geht es auch um eine weitere Sensibilisierung für das Thema auf lokaler, regionaler, nationaler und EU-Ebene.
- Das Projekt *„VRA" („Vital Rural Areas")* hat sich zum Ziel gesetzt, spürbare Verbesserungen der sozio-ökonomischen Bedingungen im ländlichen Bereich und eine Stärkung der Kommunen mit sinkender Einwohnerzahl und schlechten finanziellen Prognosen zu erreichen. Bis Ende 2013 soll dazu ein „Instrumentenkasten" mit einer Reihe übertragbarer Elemente entwickelt werden, das „Rural Power Pack RPP", eine Arbeitsmethode für nachhaltige Projekte in der Regionalentwicklung. Inhaltliche Schwerpunkte sind die Stärkung kleiner und mittlerer Betriebe im Hinblick auf Zukunftsfähigkeit und Innovation, die Entwicklung eines regionalen Branding unter Nutzung vorhandener Stärken des ländlichen Raums und die Verbesserung der sozialen und gesundheitlichen Versorgung.
- Im Projekt *„MP4" („Making Places Profitable – Public and Private Open Spaces")* geht es im Kontext von Fragen zur Gestaltung öffentlicher Plätze um innovative Ansätze und Modelle der Planung, Gestaltung, Pflege und Nutzung öffentlicher Flächen, die entwickelt und erprobt werden – und dabei auch zur Integration von Migranten beitragen können. Der Transfer von Wissen und Praxiserfahrungen ist ein zentrales Element des Projekts.

10.3 Zukünftige Relevanz und mögliche Handlungsansätze

10.3.1 Europäische Ebene

Alle relevanten europäischen Dokumente messen dem demografischen Wandel eine hohe Bedeutung zu. Er wird als gesellschaftliche Herausforderung betrachtet, neben Klimawandel, Energie- und Ressourceneffizienz sowie Gesundheit (vgl. Europäische Kommission 2010c). Im Einzelnen werden vor allem Alterung, Migration und Bevölkerungsrückgang als die zentralen Aspekte genannt. Thematisiert werden die Auswirkungen auf verschiedene Handlungsfelder: Arbeitsmarkt, Versorgung mit öffentlichen Gütern der Daseinsvorsorge, Sozialsysteme, Wohnungsmarkt, siedlungsstrukturelle Entwicklung, Integration, Zusammenleben in den Städten und Regionen.

Es werden wachsende demografische Ungleichgewichte zwischen den europäischen Regionen konstatiert. Tendenziell werden Ballungszentren einen Bevölkerungszuwachs über Zuwanderung aufweisen, mit den entsprechenden Anforderungen an die Integration von Zuwanderern in Arbeitsmarkt und Gesellschaft und an eine Anpassung der Infrastruktur. Zwischen städtischen Räumen werden ein zunehmender „Brain Drain“ und ein Wettbewerb um Qualifikationen erwartet. In peripheren Regionen steigt das Risiko der Entvölkerung. Die Abwanderung junger Menschen verstärkt zudem den natürlichen Überalterungsprozess und die Defizite in der Daseinsvorsorge – zwei Aspekte, die eng miteinander zusammenhängen und sich gegenseitig beeinflussen (vgl. Europäische Kommission 2008b). So kann der demografische Wandel die regionalen Ungleichgewichte beim konjunkturellen Wachstumspotenzial verstärken, soziale Polarisierung und die Belastung der Umwelt in bestimmten Gebieten erhöhen.

Handlungsempfehlungen verweisen auf die Notwendigkeit einer engen Zusammenarbeit von Gebietskörperschaften „zur Aufrechterhaltung attraktiver Dienstleistungen und Infrastruktureinrichtungen“ (TAEU 2007). Im *5. Kohäsionsbericht* wird die angepasste Bereitstellung von Dienstleistungen und Infrastruktur (Verkehr, Information und Kommunikation) als eine wichtige Priorität der EU-Kohäsionspolitik benannt (vgl. Europäische Kommission 2010a, S. 77). Im Dokument *„Europa 2020“* wird den Handlungsfeldern Bildung und Beschäftigung ein besonderer Stellenwert eingeräumt. Mehrere Leitziele und Leitinitiativen streben einen besseren Bildungs- (zehn Prozent weniger Schulabbrecher, 40 Prozent Hochschulabsolventen bei den 30- bis 34-Jährigen) und Beschäftigungsstand (Beschäftigungsquote 75 Prozent) an – und damit zugleich auch eine Reduzierung der Armutsgefährdung (20 Mio. arme Menschen weniger).

Diese zentralen europäischen Dokumente unterstreichen damit die zukünftig weiter wachsende Bedeutung des Themas Demografischer Wandel. Seit 2006 findet alle zwei Jahre ein Europäisches Demografieforum statt, bei dem politische Entscheidungsträger, Interessenvertreter und Sachverständige aus ganz Europa ihr Wissen austauschen und über Strategien im Umgang mit dem demografischen Wandel diskutieren. Zur Unterstützung dieser Debatten legen die Dienststellen der Kommission alle zwei Jahre den Europäischen Demografiereport vor. In ihm werden die wichtigsten Fakten und Zahlen zum demografischen Wandel zusammengefasst und Strategien erörtert. Es gibt eine Sachverständigengruppe für Fragen der Demografie, welche die Kommission zu Fragen des demografischen Wandels und denkbaren Strategien berät. Seit dem Grünbuch „Angesichts des demografischen Wandels – eine neue Solidarität zwischen den Generationen“ von 2005 hat es weitere Studien gegeben. Zu nennen ist beispielsweise der Ageing Report von 2009 (Europäische Kommission 2009a). Er befasst sich mit den Folgen der Alterung – als dem drängendsten Problem in der EU – u.a. für die öffentlichen Haushalte und mögliche Handlungsstrategien. Gefordert werden eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie, die Förderung der Beschäftigung, eine höhere Produktivität durch Investitionen in Bildung und Forschung, die Aufnahme und Integration von Migranten in Europa, die Gewährleistung nachhaltiger öffentlicher Finanzen für angemessene Renten, eine medizinische Versorgung und Langzeitpflege (ebd.).

10.3.2 Nordseeraum

Auch der Nordseeraum ist von diesen demografischen Veränderungen betroffen: Schrumpfende und alternde Bevölkerung, Abwanderung in (groß-)städtische Regionen sowie Zuwanderung und Integration sind zentrale Aspekte. Der Nordseeraum ist im europäischen Vergleich durch ausgeprägte Disparitäten im Hinblick auf die Bevölkerungsverteilung – neben Metropolregionen gehören zu ihm einige der am dünnsten besiedelten Räume Europas – und den sich verstärkenden Stadt-Land-Gegensatz gekennzeichnet.

Für den Nordseeraum wird es vorrangig darum gehen, die Daseinsvorsorge entsprechend anzupassen, Wachstum verträglich und nachhaltig zu gestalten sowie das notwendige Zusammenspiel städtischer und ländlicher Räume zu forcieren. Ein besonderes Problem stellt für den Nordseeraum der Fachkräftemangel dar. Er wird für die Region als vergleichsweise gravierend beschrieben. Dies gilt besonders für die Maritime Wirtschaft, deren Mitarbeiterschaft altert und der es zugleich in besonders starkem Maß an Nachwuchs fehlt. Diese Probleme können nur durch enge Kooperation und Koordination der Regionen des Nordseeraums in den Bereichen Ausbildung, Lebenslanges Lernen, Integration oder Anerkennung von Bildungsabschlüssen bewältigt werden (vgl. etwa Inno AG u.a. 2005; NSC 2011).

10.3.3 Norddeutschland

Norddeutschland ist – regional ganz unterschiedlich – vom demografischen Wandel betroffen. Nach der regionalen Bevölkerungsprognose des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR) wird der Bevölkerungsrückgang bis 2020 in Norddeutschland sogar stärker ausfallen als in Deutschland insgesamt. Allerdings ist Norddeutschland durch besonders große Disparitäten gekennzeichnet. So werden Hamburg und Bremen bis etwa 2030 ihre Einwohnerzahl voraussichtlich halten (vgl. Statistisches Bundesamt 2009). Der Verdichtungsraum Hamburg hat das stärkste Bevölkerungswachstum in Norddeutschland, vor allem durch Zuwanderungen, aber auch die Geburtenzahlen sind angestiegen (vgl. NIW 2010). Auch die Region Hannover hat leichte Wanderungsgewinne. Dagegen werden ländliche Regionen Niedersachsens und Schleswig-Holsteins mit Bevölkerungsrückgang durch Sterbeüberschüsse und Abwanderung zu kämpfen haben. Zu ihnen gehören bereits jetzt der engere Raum der Nordseeküste und das südliche Niedersachsen, das die mit Abstand stärksten Einwohnerverluste hat. Ausnahmen sind ländliche Räume im westlichen Niedersachsen, die noch starke (natürliche) Bevölkerungszuwächse verzeichnen. Zu den Räumen mit Wanderungsgewinnen, gerade durch Alters- und Ruhesitzwanderungen, zählt auch die schleswig-holsteinische Ostseeküste. Diese Entwicklungen werden sich fortsetzen, teilweise sogar verstärken – gerade in kleineren Kommunen, die nur geringe Möglichkeiten haben, für Unternehmen attraktive Standortbedingungen zu bieten und damit junge Menschen über ein qualifiziertes Angebot von Arbeitsplätzen am Ort zu halten oder sogar hinzuzugewinnen.

Auch der Umfang der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter wird in Norddeutschland stärker abnehmen als im Bundesdurchschnitt (vgl. Niebuhr/Stiller 2005). Zu diesem Ergebnis kommen Studien, die sich mit den Auswirkungen des demografischen Wandels auf den Arbeitsmarkt in verschiedenen norddeutschen Bundesländern befassen (vgl. Buch u.a. 2010; Kotte u.a. 2010; außerdem Centrum Bildung und Beruf 2007). Die demografische Entwicklung wird sich durch die Reduzierung des Arbeitskräfteangebots und die Alterung der Beschäftigten deutlich auf den Arbeitsmarkt auswirken.

Die norddeutschen Bundesländer befassen sich alle mit dem Thema Demografischer Wandel. So hat sich in *Niedersachsen* bereits vor einigen Jahren eine Enquete-Kommission „Demografischer Wandel“ mit den Anforderungen an ein zukunftsfähiges Niedersachsen auseinandergesetzt (vgl. Niedersächsischer Landtag 2007). Neben einer fundierten Analyse werden für eine Vielzahl von Handlungsfeldern – u.a. Wirtschaft und Arbeitsmarkt, Landes-, Regional- und Siedlungsentwicklung, Daseinsvorsorge und Verkehr, Bildung, Wissenschaft und Forschung, Familie, Soziales, Gesundheit und Gesellschaft – Handlungsempfehlungen formuliert.

Schleswig-Holstein befasst sich ebenfalls seit fast zehn Jahren intensiv mit dem demografischen Wandel und dessen Konsequenzen. So wurde z.B. von der Landesregierung eine Studie „Zukunftsfähiges Schleswig-Holstein – Konsequenzen des demographischen Wandels“ in Auftrag gegeben (vgl. Landesregierung Schleswig-Holstein, Staatskanzlei 2004). In diesem Zu-

sammenhang wurde eine Reihe von Projekten beschlossen, um den Herausforderungen des demografischen Wandels zu begegnen, z.B. mit Blick auf Maßnahmen für eine bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf, die Stärkung des bürgerschaftlichen Engagements, Schleswig-Holstein als Gesundheitsland, gute Pflege alter Menschen oder eine Diskussion der Konsequenzen des demografischen Wandels für Raumordnung und Landesplanung. Regelmäßig werden, wie in den anderen Bundesländern, aktualisierte Bevölkerungsvorausberechnungen erarbeitet (vgl. Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein 2011). Des Weiteren hat die Landesregierung Schleswig-Holstein im Februar 2011 gemeinsam mit allen relevanten Partnern im Bereich der Arbeitsmarktpolitik ein Bündnis für Fachkräfte geschlossen. In einem abgestimmten Vorgehen sollen Maßnahmen entwickelt, koordiniert und umgesetzt werden (z.B. Erhöhung der Erwerbsbeteiligung von Frauen, Optimierung beim Übergang Schule–Beruf, Unterstützung des lebenslangen Lernens).

Hamburg und Bremen sind intensiv im Rahmen ihrer Metropolregion-Aktivitäten mit dem Thema Demografischer Wandel befasst. So hat die *Metropolregion Hamburg* in ihrem strategischen Handlungsrahmen 2011 bis 2013 den Umgang mit dem demografischen Wandel explizit als Handlungsansatz aufgenommen. Es geht vor allem um Zuwanderung und eine attraktive, familienfreundliche Infrastruktur, welche die positive Bevölkerungsentwicklung fortführen soll. „Ziel ist eine langfristig ausgewogene Verteilung und Altersstruktur der Bevölkerung, ganz besonders in den entlegeneren ländlichen Räumen. Gleichzeitig muss die Metropolregion ihre Infrastruktur auf eine älter werdende Bevölkerung ausrichten, um sowohl für Jung als auch für Alt attraktiv zu sein“ (Metropolregion Hamburg 2010, S. 1). Das Thema Fachkräftemangel wird explizit in einem Teilprojekt im Schwerpunkt „Wertschöpfungsketten und Clusterkooperationen“ bearbeitet. Ein wichtiges Handlungsfeld ist die Sensibilisierung des Nachwuchses an den Schulen, um in Zeiten des demografischen Wandels über gut ausgebildete Fachkräfte zu verfügen. Das „Leitbild Hamburg: Wachsen mit Weitsicht“ geht mit seinen Zielsetzungen in eine ähnliche Richtung (vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2010).

Auch in der *Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten* ist der demografische Wandel ein zentrales Thema, das aktiv angegangen wird. So wird im Handlungsrahmen 2010 bis 2013 der Metropolregion beispielsweise der Umgang mit dem Fachkräftemangel als Zukunftsfeld hervorgehoben. Ihm soll mit Aus- und Weiterbildungsangeboten sowie Job- und Qualifizierungsmessen vorgebeugt werden. Unter dem Stichwort „Regional Governance“ wird eine weitere Verbesserung der regionalen Kooperationsstrukturen zwischen Kommunen und wichtigen regionalen Akteuren angestrebt. Anpassungsstrategien und Projekte zu Siedlungsentwicklung und Daseinsvorsorge zeigen einen engen Bezug zum demografischen Wandel (vgl. Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten e.V. 2010). Bremen, der Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen und Hamburg wirken im INTERREG IV B-Projekt „DC NOISE“ mit.

Die *Metropolregion Hannover, Braunschweig, Göttingen, Wolfsburg* setzt in ihrem „Arbeitsprogramm Metropolregion 2009 bis 2011“ unter der Überschrift „Talente gewinnen“ einen Schwerpunkt in Aktivitäten der Fachkräftegewinnung und -sicherung (Metropolregion Hannover, Braunschweig, Göttingen, Wolfsburg 2010).

Auch in den *ländlichen Regionen* wird das Thema aktiv aufgegriffen. So wurde beispielsweise im Landkreis Nordfriesland, gefördert aus dem bundesdeutschen Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) „Region schafft Zukunft“, ein „Masterplan Daseinsvorsorge“ entwickelt. Er legt neben der Analyse der Perspektiven in zentralen Infrastrukturfeldern (z.B. Rettungswesen, Wasser und Abwasser, Pflege, Kinderbetreuung) Maßnahmen fest. Die weitere Bearbeitung soll mit möglichst breiter Beteiligung auch der Bevölkerung fortgesetzt werden, die Fortschritte in der Umsetzung werden überprüft (vgl. Kreis Nordfriesland 2011). Der Landkreis Osnabrück erarbeitete ein gesamtstrategisches Konzept zur aktiven Gestaltung des demografischen Wandels. Basis ist eine so genannte Zwei-Wege-Strategie, die mit aktiven und reaktiven Bausteinen

darauf zielt, die Folgen des demografischen Wandels zu bewältigen (Infrastrukturanpassung) und ihn aktiv zu beeinflussen (Kinder- und familienfreundliche Kommune). Zu ausgewählten Aspekten, z.B. bürgerschaftlichem Engagement, älteren Menschen, wird mit der Stadt Osnabrück, die selbst ein Stadtentwicklungskonzept „Wachsende Stadt in einer starken Region“ entwickelte, zusammengearbeitet (vgl. Landkreis Osnabrück 2010).

10.4 Empfehlungen zur inhaltlichen Ausrichtung des Nordseeprogramms

Das Thema des demografischen Wandels findet sich gegenwärtig unter der Priorität 4 „Förderung nachhaltiger und wettbewerbsfähiger Städte und Regionen“. Diese Priorität wurde in beiden Workshops als Priorität „ohne klare Fokussierung“ bezeichnet. Neben dem demografischen Wandel gehören Maßnahmen zur Entwicklung und Implementierung energieeffizienter Ansätze in der bebauten Umgebung hierzu – ein in der Außenwahrnehmung relativ willkürlich gewählter Ausschnitt aus dem Themenkomplex einer klimagerechten Stadtentwicklung. Die Priorität habe ihre Berechtigung aber dadurch, so die mehrheitliche Meinung der Workshop-Teilnehmer, dass sie die Möglichkeit gebe, ein breites Themenspektrum abzuhandeln. Allerdings hat die Priorität nur eine geringe Nachfrage.

Um Ausrichtung und inhaltlichen Zuschnitt der Priorität insgesamt zu präzisieren, wäre die Integration des Themenausschnitts zur klimagerechten Stadtentwicklung in Priorität 2, die Förderung des nachhaltigen Managements der Umwelt, zu prüfen. Wenn eine solche Verschiebung stattfände, könnte die Priorität 4 im Nordseeprogramm eventuell in „Demografischer Wandel“ umbenannt werden – passend zu den dann verbleibenden Zielen und Handlungsfeldern. Damit würde zum einen der zukünftig noch wachsenden Bedeutung des Themas Demografischer Wandel Rechnung getragen – über die Wichtigkeit des Themas waren sich die Teilnehmer in beiden Workshops einig. Die Bewertungen im Hinblick auf eine Umbenennung der Priorität waren allerdings uneinheitlich. Zum anderen würde die Priorität in ihrer Ausrichtung erheblich klarer und handhabbarer. Da nachhaltige Entwicklung im Operationellen Programm ohnehin als Querschnittsziel hervorgehoben ist, würde kein Zukunftsthema verlorengehen. Es bleibt abzuwarten, welche thematischen Ausrichtungen in der kommenden Förderperiode gewählt werden. Entsprechend sollte dann eine Konkretisierung der inhaltlichen Ausrichtung geprüft werden.

Für das Thema des demografischen Wandels sollten in der konkreten Bearbeitung Anpassungsstrategien im Vordergrund stehen, welche die Kompetenzen der Akteure vor Ort im Umgang mit dem demografischen Wandel weiter erhöhen.

Der Nordseeraum und Norddeutschland sind durch deutliche Unterschiede zwischen städtischen und ländlichen Räumen geprägt. Zum norddeutschen Teil des Nordseeraums gehören zwar auch drei Metropolregionen, die jedoch ebenfalls stark ländlich geprägte Teilräume aufweisen. Diese Unterschiedlichkeit gilt gerade auch im Hinblick auf die Entwicklung der Bevölkerung. Ländliche Räume sind in der Tendenz – bis auf wenige Ausnahmen – durch abnehmende Einwohnerzahlen und eine starke Alterung geprägt. Städtische Räume weisen noch Zuwanderung auf und können ihre Bevölkerungszahlen in den nächsten Jahren noch relativ stabil halten. Alterung ist allerdings auch hier ein wichtiges Thema. Handlungsempfehlungen müssen diese großen Unterschiede berücksichtigen und sind dementsprechend – je nach Raumtyp – deutlich zu differenzieren.

- *Demografischen Wandel als Querschnittsthema betrachten:* Der demografische Wandel ist in seinen räumlichen, ökonomischen und sozialen Konsequenzen ein Querschnittsthema – und sollte auch so betrachtet werden. So könnten die möglichen Auswirkungen des demografischen Wandels als Prüfkriterium für zukünftige Projekte angelegt werden, z.B. wenn es um Themen wie Wohnen, Verkehr, Infrastruktur, Dienstleistungen oder Tourismus geht. Die

Bearbeitung entsprechender Fragestellungen sollte immer auch die Folgen der Bevölkerungsveränderungen einbeziehen.

- *Die Themen Bildung, Aus- und Weiterbildung zu Schwerpunkten machen:* Im Themenfeld Demografischer Wandel sollten zukünftig in den Projekten stärkere Schwerpunkte bei Bildung, Aus- und Weiterbildung gesetzt werden. Dies legen die aktuellen Diskussionen um die Entwicklung des Erwerbspersonenpotenzials genauso nahe wie der sich abzeichnende Fachkräftemangel und die Knappheit bei den Auszubildenden – gerade auch vor dem Hintergrund der Ziele Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit. Entsprechende Schwerpunkte zu setzen, würde auch die Ziele der Strategie „Europa 2020" stützen. Diese legt Bildungsziele fest, beschreibt eine „Agenda für neue Kompetenzen und Beschäftigungsmöglichkeiten" als Leitinitiative und setzt das Leitziel einer Steigerung der Beschäftigungsquote auf 75 Prozent (vgl. Europäische Kommission 2010c). Enge Bezüge gibt es hier zum Querschnittsthema Innovation. Die Rolle von Aus- und Weiterbildung als Voraussetzung für technische Innovationen ist unbestritten („Wissenstransfer über Köpfe"). Der demografische Wandel erfordert in Norddeutschland verstärkte Anstrengungen im Bildungsbereich. Die (transnationale) Kooperation im Rahmen von INTERREG sollte den Erfahrungsaustausch über regionale Handlungsansätze (z.B. Fachkräftesicherung) stärken, zur Harmonisierung und Anerkennung von Aus- und Weiterbildungsangeboten beitragen.
- *Alterung positiv wenden – Potenziale älterer Menschen erschließen und nutzen:* In den nächsten 30 Jahren wird die Gruppe der über 75-Jährigen in der EU um 75 Prozent wachsen. Auch in der Nordseeregion nimmt die Zahl der älteren und alten Menschen stark zu. In der gesamtgesellschaftlichen Diskussion werden vor allem die Lasten und die absehbaren negativen sozio-ökonomischen Auswirkungen auf Wirtschaft und Gesellschaft thematisiert. Die Entwicklungschancen, die sich aus der wachsenden Zahl älterer Menschen für Kommunen und Regionen ergeben, spielen in der Diskussion kaum eine Rolle. Dabei ist die heutige Generation der älteren Menschen tendenziell gesünder, mobiler, qualifizierter und kaufkräftiger als vorherige Generationen. So können die im Berufsleben gewonnenen Erfahrungen von Älteren weitergegeben werden und dabei helfen, die Wirtschaft in der Nordseeregion wettbewerbsfähiger zu machen. Senioren sind heute nicht nur leistungsfähiger und aktiver, viele haben auch eine hohe Kaufkraft. Neue Produkte und Dienstleistungen für ältere Menschen zu entwickeln, ist mit ökonomischen Chancen für Unternehmen verbunden. Durch die Befriedigung der Bedürfnisse einer wachsenden Zahl älterer Menschen können neue Geschäfts- und Arbeitsmöglichkeiten für alle Altersgruppen geschaffen werden – ein zentraler Aspekt, um junge Menschen in der Region zu halten oder sogar hinzuzugewinnen. Fragestellungen aus diesem Bereich sollten im Rahmen von INTERREG-Projekten – gerade wegen der Lerneffekte aus dem transnationalen Austausch – bearbeitet werden.
- *Erfahrungsaustausch über den Nordseeraum hinaus intensivieren:* Der Erfahrungsaustausch mit anderen Regionen, über den Nordseeraum hinaus, sollte verstärkt werden. Der demografische Wandel findet nämlich in ganz Europa statt, es gibt keine im engeren Sinn nordseespezifischen Phänomene.

11. Stadt-Land-Partnerschaften

11.1 Begriffsklärung

Der Begriff Stadt-Land-Partnerschaften wurde auf europäischer Ebene durch das Europäische Raumentwicklungskonzept (EUREK) 1999 eingeführt. Er bezieht sich auf Formen der Zusammenarbeit zwischen städtischen und ländlichen Gebieten, die sich auf die vielfältigen funktionalen Beziehungen zwischen diesen Raumtypen gründen. EUREK betont die Notwendigkeit einer integrierten Sichtweise von Stadt und Land zur Lösung von Problemen (EUREK 1999, S. 26, Ziff. 100; vgl. Europäische Kommission 1999). Dabei sind Stadt-Land-Partnerschaften in verschiedenen räumlichen Zuschnitten wichtig:

- regional zwischen Städten (jeglicher Größenordnung) und ihrem ländlichen Umland. Wichtige Stichworte sind auf dieser Ebene das Vorhalten von Infrastruktur und Dienstleistungen, eine Balance zwischen Standortentwicklung (wirtschaftliche Impulse) und dem Offenhalten von Räumen für Natur und Erholung (Ziff. 101),
- überregional zwischen Metropolräumen und ihrem weiteren Umland, im Sinne großräumiger Funktionsteilung und eines großräumigen Interessenausgleichs (Ziff. 102),
- interregional und transnational: hier stehen der Erfahrungsaustausch und das „Voneinander-Lernen“ im Vordergrund. Es geht nicht um den partnerschaftlichen Ausgleich von Interessen, sondern darum, Erfahrungen in der Zusammenarbeit zwischen Stadt und Land oder aus konkreten Projekten bzw. Initiativen auszuwerten und weiterzugeben (Ziff. 103).

Voraussetzungen für Partnerschaften sind der gemeinsame Raum, eine Prozessorientierung, Freiwilligkeit in der Partnerschaft, Subsidiarität, eine „gleiche Augenhöhe“ der Beteiligten, offene Konstituierung, Konsensorientierung, das Vorhandensein von Governance-Elementen, d.h. eine Institutionalisierung von demokratischer Willensbildung und Entscheidungsregeln. Häufig wird eine Vernetzung von Wirtschaft, Wissenschaft, Kultur, Verwaltung, aber auch (engagierten) Bürgern angestrebt. Die Organisationsformen können sehr unterschiedlich sein (vgl. BMVBS 2007, S. 5).

11.2 Status quo – Rolle des Themenfelds im Nordseeprogramm

Stadt-Land-Partnerschaften sind, obschon tatsächlich ein „altes“ Thema von INTERREG, im laufenden Nordseeprogramm jedoch kein eigener Themenschwerpunkt. Es wird daher auch kein Projekt zu Stadt-Land-Partnerschaften gefördert. Angesprochen werden diese lediglich im Zusammenhang mit der Darstellung der Disparitäten in der Raumstruktur. Hier wird die Notwendigkeit einer Stadt-Land- und Land-Land-Partnerschaft gesehen, um durch solche Kooperationsansätze ein ausreichendes Niveau an Dienstleistungen anzubieten und generell zu gemeinsamen Problemlösungen zu kommen. Solche Netzwerke werden als notwendig erachtet, um adäquate Zugangsmöglichkeiten zu städtischen Zentren zu schaffen und einer größeren Zahl peripherer Regionen die Möglichkeiten zu eröffnen, von diesen Zentren und ihren Angeboten zu profitieren (vgl. NCP [Deutscher Interreg IV B Nordsee National Contact Point und Deutscher Ausschuss INTERREG IV B-Nordseeraum] 2008, S. 17).

Gerade im transnationalen Kontext wird die Relevanz des Austauschs von Erfahrungen aus der Zusammenarbeit von Stadt und Land betont. Durch die projektbezogene Zusammenarbeit von Politik und Verwaltung, Wissenschaft, Unternehmen und Verbänden im Nordseeraum über institutionelle, sektorale und geografische Grenzen hinweg wird eine Problembearbeitung in größerem Maßstab möglich, ein Erfahrungsaustausch und ein Voneinander-Lernen. Nach allen Erfahrungen lassen sich über konkrete Projekte – und Projekterfolge – die größten Nutzen im Kontext

von interkommunalen/regionalen Kooperationen erzielen. Dies trifft auch für das Handlungsfeld Stadt-Land-Partnerschaften zu.

11.3 Zukünftige Relevanz und mögliche Handlungsansätze

11.3.1 Europäische Ebene

Dem Thema der Stadt-Land-Partnerschaften wird lediglich in den raumbezogenen Dokumenten auf der europäischen Ebene ein – durchaus großer – Stellenwert eingeräumt. Dies gilt für die *TAEU 2007,* die die Förderung von Partnerschaften zwischen Stadt und Land ausdrücklich hervorhebt. Dabei geht es um „Stadtregionen unterschiedlicher Größe und ländliche Gebiete, die als gleichberechtigte Partner ihre gemeinsamen Potenziale identifizieren und gemeinsame Entwicklungsstrategien erarbeiten". Dazu gehören auch „ländliche Gebiete außerhalb des unmittelbaren Einzugsbereichs von Stadtregionen, sie weisen jeweils Regionalzentren und Klein- und Mittelstädte auf". Grundlage der TAEU sind die zentralen Ziele des Europäischen Raumentwicklungskonzeptes (EUREK), wobei mit Blick auf Stadt-Land-Partnerschaften insbesondere zwei Aspekte hervorgehoben werden (vgl. TAEU 2007, S. 3):

- Entwicklung eines ausgewogenen und polyzentrischen Städtesystems und eine neue Beziehung zwischen Stadt und Land sowie
- Sicherung eines gleichwertigen Zugangs zu Infrastruktur und Wissen.

Betont wird vor allem die Notwendigkeit von Vernetzungsarbeit zwischen unterschiedlichen Kommunen, um so „als gleichberechtigte Partner (…) gemeinsame Potentiale zu identifizieren, gemeinsame regionale und sub-regionale Entwicklungsstrategien zu erarbeiten und damit gemeinsam das Fundament für regionale und sub-regionale Attraktivität und Investitionsentscheidungen der Wirtschaft und der öffentlichen Hand (…) zu legen." Verkürzt geht es um die Überwindung der Polarität zwischen städtischen Zentren und ländlichen Räumen. Ländliche Räume sollen sich als Teil der Partnerschaft positionieren können und so ihren Teil zu einer integrierten und verantwortungsvollen Partnerschaft beitragen. „Dies bezeichnen wir als Stadt-Land-Partnerschaften" (ebd.). Im Mittelpunkt stehen dabei freiwillige Zusammenschlüsse im Sinne einer „territorialen Governance", mit denen Herausforderungen, die alle Gemeinden gleichermaßen betreffen, gemeinsam bewältigt werden können – beispielsweise die Aufrechterhaltung attraktiver Dienstleistungen angesichts des demografischen Wandels. All dies findet in einem Umfeld von interkommunalem und interregionalem Wettbewerb statt, um so die Entwicklung innovativer wirtschaftlicher Lösungen zu befördern und zum Erfahrungsaustausch anzuregen (ebd.).

Die *TA 2020* führt das Thema der integrierten Entwicklung in städtischen und ländlichen Regionen fort – unter Bezug auf die „Leipzig Charta", ergänzt um die Erklärungen von Marseille und Toledo zur Stadtentwicklung. Stadt-Land-Interdependenzen soll durch eine integrierte Governance in einer breit angelegten, von Verantwortung getragenen Partnerschaft Rechnung getragen werden (vgl. TA 2020, Ziffer 29). Neu wird im Dokument der Aspekt der funktionalen Regionen aufgerufen. Städte – als Motoren einer intelligenten, nachhaltigen und integrierten Entwicklung – sollen in ihren Kooperationen und Netzwerkansätzen „über ihre administrativen Grenzen hinausschauen und sich auf funktionale Regionen unter Einbeziehung der Umlandgemeinden fokussieren" (TA 2020, Ziffer 27).

Der *5. Kohäsionsbericht* nimmt keinen Bezug auf das Thema, stellt allerdings ein „ehrgeiziges Konzept der Stadtentwicklung" in Aussicht. Zur Stärkung von Städten in ihrer Funktion als Wachstumsmotoren sowie Zentren der Kreativität und Innovation sollen klar definierte Finanzmittel zur Lösung städtischer Probleme bereitgestellt werden (vgl. Europäische Kommission 2010a). Im Bericht werden Möglichkeiten der Entwicklung von Programmen für Gruppen von Städten, eine stärkere Berücksichtigung von Stadt-Land-Verbindungen – hier ein impliziter Be-

zug zum Thema – und die Förderung lokaler Entwicklungskonzepte vorgeschlagen. Unabhängig von bestehenden Verwaltungsstrukturen sollen auch zukünftig problemadäquate Interventionsebenen definiert werden, die zum Beispiel der Vertiefung der Zusammenarbeit einer Stadt mit ihrem Umland dienen.

11.3.2 Exkurs: Bundesebene

In der bundesdeutschen Diskussion spielt das Thema der Stadt-Land-Partnerschaften, der großräumigen Verantwortungsgemeinschaften, der regionalen und interkommunalen Kooperation seit Jahren eine wichtige Rolle.

2006 verabschiedete die Ministerkonferenz für Raumordnung die „Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland". Diese enthalten mit dem strategischen Ansatz der „großräumigen Verantwortungsgemeinschaften" zwischen Städten, Metropolen und ländlichen Wachstumsregionen sowie peripheren und strukturschwachen Regionen ein neues Instrument der ausgleichsorientierten Raumordnungspolitik, das über die klassischen Stadt-Umland-Kooperationen hinausgeht. „Die Herausbildung und Weiterentwicklung von großräumigen Verantwortungsgemeinschaften sowie die Verstetigung vorhandener Partnerschafts- und Kooperationsbeziehungen sind dabei gleichermaßen von Bedeutung für das Funktionieren von Metropolregionen wie auch für die Räume mit Stabilisierungsbedarf" (Geschäftsstelle der Ministerkonferenz für Raumordnung im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2006).[33]

Der Beirat für Raumordnung forderte 2009, Stadt-Land-Partnerschaften als wichtige Pfeiler der territorialen Kohäsion in der künftigen Strukturpolitik durch Förderprogramme zu unterstützen. Er wies darauf hin, dass bislang die unterschiedlichen Funktionen und strukturellen Gegebenheiten von Stadt und Land im Vordergrund stehen, die durch spezialisierte Programme wie „URBAN" für Städte oder „Leader" für ländliche Räume gefördert werden, es derzeit jedoch keine gemeinsamen Stadt-Land-Projekte gebe. Eine abgestimmte Ausgestaltung der Programme, entsprechende Verknüpfungsmöglichkeiten sowie spezialisierte Stadt-Land-Programme in der künftigen Strukturpolitik könnten Anreize für neue Kooperationen geben (vgl. Beirat für Raumordnung 2009).

Im Zusammenhang der überregionalen Partnerschaften sind die Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) ein wichtiges Umsetzungsinstrument. 2008 wurde ein MORO „Überregionale Partnerschaften" aufgelegt. In den beteiligten Modellregionen – unter anderen im Projekt „Großräumige Partnerschaften Norddeutschland/Metropolregion Hamburg" (MORO Nord) in einem Teilraum des deutschen Nordseeraums – wurden innovative Projekte zur stadtregionalen Kooperation, Vernetzung und gemeinsamen großräumigen Verantwortung zwischen zentralen und peripheren, städtischen und ländlichen, wirtschaftlich starken und schwachen Räumen gefördert. Ziel war es, eine neue regionale Governance zur nachhaltigen Gestaltung und Entwicklung von Stadt und Land auf der Grundlage partnerschaftlicher Zusammenarbeit zu entwickeln (vgl. BBSR 2008, 2009). Gegenwärtig beginnt eine zweite Phase des Modellvorhabens unter der Überschrift „Stadt-Land-Partnerschaften großräumig – innovativ – vielfältig", mit einem stärkeren Fokus auf den ländlich geprägten Regionen. Das Modellvorhaben soll den Strategieansatz der großräumigen Verantwortungsgemeinschaften vertiefen, durch ein kooperatives Arbeiten die Wettbewerbsfähigkeit der Gesamtregion fördern und gleichwertige Lebensbedingungen in

33 Der Begriff „Verantwortungsgemeinschaft" wurde vor allem in der Wissenschaft überwiegend kritisch aufgenommen. An seine Stelle trat der neutralere Begriff der (interessenbasierten) Partnerschaft. Vgl. Beirat für Raumordnung, Empfehlung zur „Umsetzung der Territorialen Agenda (TA)/inkl. Verantwortungsgemeinschaften", verabschiedet auf der Sitzung am 14. Juli 2008.

allen Teilen des Kooperationsgebietes schaffen. Der Bund wird bis 2013 ausgewählte regionale Modellprojekte fördern.[34]

11.3.3 Norddeutschland

Norddeutschland kann vielfältige Erfahrungen der stadtregionalen Kooperation (Metropolregionen) und konkrete Projekterfahrungen vorweisen. Beispielhaft ist das Projekt „Großräumige Partnerschaft Norddeutschland/Metropolregion Hamburg“ zu nennen, das im Rahmen des beschriebenen BMVBS-Modellvorhabens der Raumordnung zu überregionalen Partnerschaften als freiwilliger regionaler Kooperationsverbund im Sinne einer Entwicklungspartnerschaft entstand. Ziele waren die Stärkung des Standorts Norddeutschland und der projektbezogenen Kooperation, die erfolgreiche Positionierung der Metropolregion Hamburg für den internationalen Standortwettbewerb sowie der Ausbau der Entwicklungschancen. Durch die Förderung der Kooperation zwischen dem Kern der Metropolregion Hamburg und den schleswig-holsteinischen Städten und Kreisen im Umland sowie durch eine intensivere Zusammenarbeit der Regionen außerhalb der Metropolregion Hamburg sollten die Teilräume gestärkt werden. Projekte befassten sich beispielsweise mit der Intensivierung der Zusammenarbeit der norddeutschen Hochschulen, mit Fragen der Sicherung von Fach- und Führungskräften, der Fehmarnbelt-Querung, der Stärkung regionaler Wirtschaftskreisläufe in Norddeutschland, der Schaffung einer besseren verkehrlichen Situation zwischen ländlichen Räumen und Zentren, einer grenzüberschreitenden Vernetzung der bestehenden Cluster der Ernährungswirtschaft u.a.m. (vgl. Strategisches Entwicklungskonzept Projektpartnerschaft Nord 2010).

Mit dem Projekt „Brückenschlag – Entwicklungskorridor Fehmarnbeltquerung“ wurde zugleich die Diskussion über eine Metaregion Norddeutschland/Südskandinavien geführt. Diese wäre sowohl auf deutscher als auch auf skandinavischer Seite im räumlichen Zuschnitt deutlich größer und könnte dazu beitragen, dass die Metropolregion Hamburg und die Öresundregion enger zusammenwachsen. Regionalwirtschaftliche Perspektiven, die Verbesserung der Hinterlandanbindung sowie eine engere wirtschaftliche Zusammenarbeit im deutsch-dänischen Grenzraum sind dabei zentrale Fragestellungen (vgl. Strategisches Entwicklungskonzept Projektpartnerschaft Nord 2010).

Auch die Frage nach der Rolle ländlicher Räume in überregionalen Partnerschaften spielte im MORO-Projekt „Großräumige Partnerschaft Norddeutschland/Metropolregion Hamburg“ eine wichtige Rolle. Es ging vor allem darum auszuloten, welche Ansatzpunkte und Chancen sich aus Sicht der Akteure der ländlichen Räume in der großräumigen Partnerschaft bieten – um diese nicht darauf zu begrenzen, natürliche Ressourcen und touristische Attraktivität vorzuhalten. Hierzu erstellte das Projekt gemeinsam mit allen beteiligten Teilräumen eine Gesamtschau der regionalen Entwicklungspotenziale, vorhandener Stärken und wichtiger Schlüsselakteure und erarbeitete eine Grundsatzerklärung zur künftigen Entwicklung und Zusammenarbeit der ländlichen Räume mit der Metropolregion Hamburg.

Nach Einschätzung der beteiligten Akteure ist es in dem Modellvorhaben gelungen, den Raum neu wahrzunehmen und in der Zusammenarbeit über die Grenzen der Metropolregion hinauszugehen. Nach wie vor bleibt die größere Raumstruktur jedoch abstrakt, wird aber konkreter durch gemeinsame Projekte, z.B. im Verkehrsbereich oder im Schaffen regionaler Wirtschaftskreisläufe. Seit 2011 sind die Aktivitäten des MORO in der Projektpartnerschaft Nord institutionalisiert.

---

34 Vgl.http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/IR/demografiekongress-ideenforum-fuer-laendliche-infrastruktur.html?nn=45574.

Die Metropolregion Hamburg betont in ihrem strategischen Handlungsrahmen 2011–2013 die Bedeutung der Partnerschaft von Land und Stadt. Diese sei zu stärken, da der ländliche Raum und städtische Ballungszentren nur gemeinsam im internationalen Wettbewerb der Regionen erfolgreich sein könnten. „Die vertrauensvolle Kooperation von ‚Land' und ‚Stadt' ist der Schlüssel zum Erfolg einer Metropolregion" (Metropolregion Hamburg 2010, S. 1).

Ähnliche Formen der Zusammenarbeit gelten für die Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten. Im Arbeitsprogramm für 2011 werden beispielsweise für den touristischen Bereich regionale Kooperationsprojekte verabredet, um die touristische Wertschöpfung zu erhöhen. Zudem soll, wie schon im Kapitel zum demografischen Wandel dargestellt, die planerische Zusammenarbeit in der Region Bremen mit dem Kommunalverband Niedersachsen/Bremen intensiviert werden (vgl. Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten e.V. 2010).

11.4 Empfehlungen zur inhaltlichen Ausrichtung des Nordseeprogramms

In beiden Workshops und in den Expertengesprächen bestand eine große Einigkeit über die Wichtigkeit des Themas der Stadt-Land-Partnerschaften, gerade weil der Nordseeraum nicht vornehmlich städtisch geprägt ist. Daher sollten auch für kleinere Kommunen mehr Möglichkeiten geschaffen werden, sich z.B. durch Stadt-Land-Partnerschaften gegenüber Großregionen wie Hamburg-Kopenhagen stärker zu positionieren. Konkurrenzgedanken zwischen einzelnen Kommunen sollten abgebaut und Kooperation stärker gefördert werden. Es empfiehlt sich, Metaregionen zukünftig eine größere Bedeutung beizumessen, um Stadt-Land-Beziehungen zu stärken bzw. funktionale Gebietseinheiten zu fördern.

Zwischen den beiden Themen Demografischer Wandel und Stadt-Land-Partnerschaften gibt es enge Bezüge, so dass eine stärkere Verknüpfung von Fragestellungen im Kontext Partnerschaften und demografischer Wandel sinnvoll erscheint. Lösungen im Schnittbereich dieser beiden Querschnittsthemen zu entwickeln, könnte eine wichtige Aufgabe von INTERREG sein. Die folgenden Handlungsempfehlungen gelten teilweise ebenso im Kontext des demografischen Wandels.

- *Stadt-Land-Partnerschaften stärker zum Thema machen – als eigenes Thema oder als Querschnittsthema:* Das Thema spielt gegenwärtig in der transnationalen Zusammenarbeit im Nordseeraum nur am Rande eine Rolle – obwohl es tatsächlich ein eingeführtes Thema für die Bearbeitung im Rahmen von INTERREG ist. Zwar wird vielfach, z.B. im Operationellen Programm, auf die vorwiegend ländlich geprägte Struktur des Raums hingewiesen. Es werden die Stadt-Land-Disparitäten angesprochen, die sich zukünftig, vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, noch verstärken werden. Diese Feststellungen münden jedoch nicht in Maßnahmen. Dies kann damit zusammenhängen, dass die Idee der funktionalen Raumeinheiten zwar auf bundesdeutscher Ebene in der Raumordnung ein Thema ist (siehe MORO), diese Diskussion in anderen EU-Staaten jedoch noch nicht geführt wird. Diese Einschätzung wurde auch in Expertengesprächen vermittelt. Das Thema sollte stärker in die Diskussion getragen werden. Zu prüfen ist, ob es zu einem eigenen Thema gemacht werden sollte oder ob es – ähnlich wie der demografische Wandel – eher den Charakter eines Querschnittsthemas hat, das in der Bearbeitung anderer Fragestellungen berücksichtigt werden sollte.
- *Partnerschaften und Kooperation stärken:* Zwischen städtischen und ländlichen Regionen gibt es vielfältige funktionale Beziehungen. Der Begriff der Stadt-Land-Partnerschaften setzt daran an und fördert gezielt die Weiterentwicklung dieser Beziehungen. In der aktuellen Förderperiode sind Stadt-Land-Partnerschaften im Nordseeprogramm kein eigener Themenschwerpunkt. Gerade in Regionen, die – wie der Nordseeraum – in ihrer Struktur durch relativ große Gegensätze zwischen städtischen und ländlichen Räumen geprägt sind, sollte die

Zusammenarbeit zwischen den unterschiedlichen Raumtypen in Projekten viel stärker eingefordert werden. Dabei könnte ein Schwerpunkt darin liegen, funktionale Beziehungen und Netzwerke zwischen den Teilräumen aufzubauen und zu stärken.

- *Kleinere Gemeinden als zentrale Orte im ländlichen Raum fördern:* Um für Einwohner und Unternehmen attraktiv zu bleiben oder wieder zu werden, ist es erforderlich, gerade (kleinere) zentrale Orte im ländlichen Raum in ihrer Mittelpunktfunktion zu stärken. Sie haben einen zunehmend schweren Stand gegenüber größeren Städten und Ballungsräumen. Dies gilt desto mehr, je peripherer sie liegen und je weniger differenziert sie nach außen hin auftreten. Zudem sind die kleineren Gemeinden von den Folgen des demografischen Wandels, vor allem der Alterung, aber auch der Abwanderung, jetzt schon besonders stark betroffen. Hier gilt es, ein attraktives und finanzierbares Angebot an vielfältiger Infrastruktur bereitzuhalten, die Gemeinde als Wohnstandort zu profilieren und als Einkaufsstandort zu stärken, Unternehmen an den Ort zu binden, Arbeitsplätze bereitzustellen. Dabei steht – im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung – die Innenentwicklung im Vordergrund. Erforderlich ist die Kooperation einer Vielzahl von Akteuren, nicht nur der Verwaltung. Projekte, die in diesem Handlungsfeld konzeptionelle Ansätze und pilothafte Instrumente zu entwickeln versuchen – ähnlich wie in der aktuellen Förderperiode z.B. das Projekt „VRA“ („Vital Rural Areas“) –, sollten stärker gefördert werden. Auch hier ist der transnationale Lerneffekt überdurchschnittlich groß. Im Rahmen von INTERREG lassen sich gut konkrete Konzepte erarbeiten.
- *Neue Themen für ländliche Räume setzen:* Bereits im jetzigen Operationellen Programm wird der Umgang mit den Bedürfnissen schrumpfender Regionen als wichtiges Handlungsfeld genannt. Diese Regionen sollen attraktiver werden, sollen für die Zuwanderung von Einwohnern und Unternehmen – im Rahmen der spezifischen Standortvorteile von ländlichen Räumen – interessanter gemacht werden, um so ihre Überlebensfähigkeit zu sichern. Gerade in diesem Bereich lassen sich aus der transnationalen Zusammenarbeit, aus Erfahrungsaustausch und gegenseitigem Lernen Strategien, Lösungen und Handlungsmöglichkeiten erarbeiten. Wichtige konkrete Handlungsfelder könnten z.B. das Gesundheitswesen (technologiebasierte Lösungen, neue Dienstleistungsformen), der Kulturbereich (als wichtiger Bestandteil einer regionalen Identität) und ein nachhaltiger Tourismus sein. Diese Themen sollten noch stärker in ihrer Bedeutung für schrumpfende Regionen hervorgehoben und in Projekten bearbeitet werden.
- *Projekte stärker auf arbeitsmarktbezogene Fragestellungen ausrichten:* Die besondere Problematik des Arbeitsmarktes vor allem im ländlichen Raum wurde in den Expertengesprächen mehrfach angesprochen. INTERREG wurde dabei als hilfreiches Instrument eingeschätzt, um Potenziale zu erschließen – etwa indem neue Themen, die Arbeitsplätze schaffen können, identifiziert werden oder wenn in vorbereitenden Projekten weitere arbeitsmarktrelevante Akteure einbezogen werden.
- *Spezifische Großstadtthemen stärker in den Blick nehmen:* Auch die Situation wachsender Regionen wird bereits im aktuellen Operationellen Programm angesprochen. Dabei geht es vor allem um „Förderung und Management nachhaltiger Wachstumsstrukturen in wachsenden Regionen, so dass diese ihre wirtschaftlichen und sozialen Potenziale optimal nutzen können“ (NCP 2008, S. 62). Dahinter stehen Fragen der Integration von Zuwanderern, des Umgangs mit wachsenden Verkehrsmengen oder mit immer knapperem Raum – mit dem Ziel, diese Erfordernisse nachhaltig und zukunftsfähig umzusetzen. Bis auf „SURF“ („Sustainable Urban Fringes“) – es befasst sich mit den Perspektiven suburbaner Räume in Stadtregionen – konzentrieren sich die Projekte, die im Nordseeraum Themen im Kontext des demografischen Wandels bearbeiten, in der aktuellen Förderperiode auf die besonderen Herausforderungen für schrumpfende Regionen. Spezifische „Großstadtthemen“ wie Gentri-

fizierung, soziale Aspekte der Stadtentwicklung und stadtraumbezogene Themen sollten zukünftig in Projekten stärker gefördert werden.

- *Konflikte reduzieren – Ausgleichsmechanismen entwickeln:* Bei allem Nutzen können in Stadt-Land-Partnerschaften und Kooperationen der unterschiedlichsten Art immer auch Konflikte auftreten – gerade wenn die Partner „unterschiedliche Augenhöhe“ haben. Ausgleichsmechanismen zu entwickeln, die Risiken und Nachteile, aber auch die durch die Kooperation entstehenden Vorteile gerecht auf die beteiligten Partner zu verteilen, kann eine wichtige Aufgabe von INTERREG sein. INTERREG gilt als Kreativprogramm, in dem neue Ansätze getestet werden können.
- *Mit Stadt-Land-Partnerschaften den Raumbezug von INTERREG unterstützen:* Stadt-Land-Partnerschaften haben einen eindeutigen Raumbezug. Mit einer stärkeren Akzentuierung des Themas der Stadt-Land-Partnerschaften könnte INTERREG seinen ursprünglichen Raumbezug – ein zentrales Alleinstellungsmerkmal – wieder stärken.
- *Neue räumliche Bezüge herstellen:* Die Stärkung des Themas Stadt-Land-Partnerschaften könnte gleichzeitig Ansatzpunkte für die Förderung von Kooperationsvorhaben mit unterschiedlicher territorialer Reichweite (z.B. Metaregionen) schaffen. Auf der Ebene der Metaregionen bieten sich besonders gute und oft historisch gewachsene Möglichkeiten der Kooperation. Sie fördern ein Zusammenwachsen Europas ebenso wie die Entwicklung wirtschaftlicher Potenziale und die Lösung der großen Herausforderungen (Klimaschutz, wissensbasierte Entwicklung der Wirtschaft, Wettbewerbsfähigkeit in der globalisierten Welt, Anpassung an die demografische Entwicklung). Metaregionen können damit zur Entwicklung der übergeordneten Räume beitragen und besondere Chancen für die Erreichung der Ziele der Strategie „Europa 2020“ bergen. Dieses Potenzial sollte bei der Aufstellung des neuen Programms untersucht und durch entsprechende Förderansätze thematisch im Programm verankert werden.

12. Ausblick – Transnationale Zusammenarbeit im Nordseeprogramm mit Blick auf die nächste Förderperiode

Die Expertise hatte vor allem zwei Ziele:

- Bestandsaufnahme der Rolle des INTERREG IV B-Nordseeprogramms in Deutschland,
- Formulierung von Empfehlungen, um das Programm in der Förderperiode nach 2013 strategisch zu positionieren und thematisch weiterzuentwickeln.

Die Expertise hat damit ihren Fokus auf dem deutschen Teil des Nordseeprogramms. Sie betrachtet im Schwerpunkt die vier norddeutschen Bundesländer und ausgewählte Projekte, an denen diese Bundesländer besonders intensiv beteiligt sind. Die Expertengespräche wurden mit Akteuren aus dem norddeutschen Raum geführt, die ebenfalls eine entsprechende Sicht eingebracht haben. Damit spiegeln auch die Handlungsempfehlungen teilweise diesen Hintergrund stark wider. Sie sind somit vor allem als norddeutscher Beitrag für die weitere Diskussion zur inhaltlichen und strategischen Ausrichtung des Nordseeprogramms zu verstehen. Sie erheben nicht den Anspruch, Sichtweisen oder Einschätzungen anderer Regionen darzustellen. Insbesondere unter den Überschriften „Strategische Positionierung“ und „Organisation“ werden allerdings auch Aspekte angesprochen, die sich auf den transnationalen Strang von INTERREG insgesamt beziehen – also über den Nordseeraum hinaus.

Der Beginn einer neuen Phase der europäischen Kohäsionspolitik – und damit voraussichtlich auch einer neuen Runde transnationaler Kooperation – rückt in absehbare Nähe. Entsprechende Vorbereitungen werden zeitnah starten. Sowohl auf europäischer Ebene als auch im Nordseeraum setzen aktuelle politische Strategien wie die Strategie „Europa 2020“, der 5. Kohäsionsbericht, der Entwurf einer künftigen Nordseestrategie und die TA 2020 mögliche Akzente für ein künftiges Nordseeprogramm (vgl. Kapitel 3). Künftige INTERREG-Programme müssen diese europäischen und makroregionalen Impulse aufgreifen. Die Strategie „Europa 2020“ und die TA 2020 bilden die zentralen inhaltlichen „Leitplanken“. INTERREG kann dazu beitragen, diese „politischen Papiere“ mit Leben zu füllen. Dabei wird es darauf ankommen, zwischen der „großen Politik“ und den Problemlagen wie Bedürfnissen vor Ort eine Balance zu finden.

Unter diesen Rahmenbedingungen hat das Difu Handlungsempfehlungen für die mögliche thematische und strategische Ausrichtung eines zukünftigen Nordseeprogramms entwickelt. Sie werden im Folgenden dargestellt.

12.1 Themen eines zukünftigen Nordseeprogramms

Im aktuellen Nordseeprogramm stehen die Prioritäten Innovationsförderung, Umweltmanagement, Erreichbarkeit und nachhaltige Entwicklung der Städte und Regionen im Mittelpunkt. Im Ergebnis der im Rahmen der Expertise durchgeführten Untersuchungen lässt sich festhalten: Diese Themenbereiche sollten im Großen und Ganzen fortgeführt werden. Aus norddeutscher Perspektive werden jedoch einige Akzentuierungen und Ergänzungen vorgeschlagen:[35]

- *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 sowie eine innovationsbasierte Wirtschaft im Sinne der Strategie „Europa 2020“ zu fördern. Ganz konkrete Innovationsaktivitäten in Wirtschaft, Gesellschaft und Ver-

35 Für eine ausführliche Darstellung vgl. Kap. 4.1 ff.

waltung 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.
- *Innovationsfähigkeit von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU):* Auch im Nordseeraum bestehen Defizite im Hinblick auf die Innovationsfähigkeit von 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 und Integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM):* Eine integrierte Meerespolitik im Sinne der europäischen Vorgaben im Nordseeraum umzusetzen, erfordert weiterhin große Anstrengungen der Anrainerstaaten. Transnationale Zusammenarbeit bietet besondere Chancen für eine Harmonisierung der Meeresraumordnung und von Maßnahmen, mit denen sich etwa deren umweltpolitische Zielsetzungen für die Nordsee erreichen lassen. Unverzichtbar ist auch das IKZM als ein Instrument zur Verwirklichung der Meerespolitik. Der fachübergreifende Ansatz von INTERREG deckt sich in hohem Maße mit den Ansprüchen des IKZM. Dieses sollte in der transnationalen Zusammenarbeit gestärkt werden.
- *Effiziente Nutzung von Biomasse:* Im Bereich Biomasse sollte ein systemisches Verständnis gefördert werden, das z.B. auf die Nutzung von Reststoffen und Abfallprodukten der Landschaftspflege (z.B. Teek), die Schaffung von Stoffkreisläufen im Rahmen regionaler Energiekonzepte, die Integration von Landwirtschaft, Umwelt und Energie sowie die Kombination von stofflicher und energetischer Nutzung abzielt. Bereits entwickelte Konzepte und Umsetzungserfolge einzelner Projekte (z.B. „enerCOAST“) sollten weitergenutzt bzw. verstetigt 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 im Nordseeraum 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.
- *Lösungen für das Verkehrswachstum:* Der Verkehr wird zunehmen – vor allem die Häfen des Nordseeraums 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. Das Nordseeprogramm könnte die Entwicklung und Erprobung praxisnaher Lösungen stärker fördern.

- *Verbesserung der 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:* Im Themenfeld Demografischer Wandel sollten zukünftig in den Projekten stärkere Schwerpunkte bei den Themen Bildung sowie Aus- und Weiterbildung gesetzt werden. Dies legen die aktuellen Diskussionen um die Entwicklung des Erwerbspersonenpotenzials genauso nahe wie der sich abzeichnende Fachkräftemangel und die Knappheit bei den Auszubildenden – gerade auch vor dem Hintergrund der Ziele Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit. Entsprechende Schwerpunkte zu setzen, würde auch die Ziele und Leitinitiativen der Strategie „Europa 2020" zu den Bereichen Bildung und Beschäftigung stützen. Enge Bezüge gibt es hier zum Querschnittsthema Innovation. Die Rolle von Aus- und Weiterbildung als Voraussetzung für technische Innovationen ist unbestritten („Wissenstransfer über Köpfe"). Transnationale Kooperation sollte den Erfahrungsaustausch über regionale Handlungsansätze (z.B. Fachkräftesicherung) stärken sowie zur Harmonisierung und Anerkennung von Aus- und Weiterbildungsangeboten beitragen.
- *Neue Themen für ländliche Räume:* Bereits im jetzigen Operationellen Programm wird der Umgang mit den Bedürfnissen schrumpfender Regionen als wichtiges Handlungsfeld genannt. Diese Regionen sollen attraktiver werden, sollen für die Zuwanderung von Einwohnern und Unternehmen – im Rahmen der spezifischen Standortvorteile von ländlichen Räumen – interessanter gemacht werden, um so ihre Überlebensfähigkeit zu sichern. Gerade in diesem Bereich lassen sich aus der transnationalen Zusammenarbeit, aus dem Erfahrungsaustausch und dem gegenseitigen Lernen Strategien, Lösungs- und Handlungsansätze erarbeiten. Vor allem die ländlichen Regionen des Nordseeraums haben in Sachen Gesundheit, Kultur und nachhaltiger Tourismus viel zu bieten. Diese Themen sollten noch einmal stärker in ihrer Relevanz für schrumpfende Regionen hervorgehoben und in Projekten, gerade auch im transnationalen Erfahrungsaustausch, bearbeitet werden.
- *Stadt-Land-Partnerschaften und Kooperationen:* Zwischen städtischen und ländlichen Regionen bestehen viele funktionale Beziehungen. Der Begriff der Stadt-Land-Partnerschaften setzt daran an und fördert gezielt die Weiterentwicklung dieser Beziehungen. In der aktuellen Förderperiode sind Stadt-Land-Partnerschaften im Nordseeprogramm kein eigener Themenschwerpunkt. Gerade in Regionen, die – wie der Nordseeraum – in ihrer Struktur durch relativ große Gegensätze zwischen städtischen und ländlichen Räumen geprägt sind, sollte die Zusammenarbeit zwischen den unterschiedlichen Raumtypen in Projekten viel stärker eingefordert werden. Dabei könnte ein Schwerpunkt darin liegen, funktionale Beziehungen und Netzwerke zwischen den Teilräumen aufzubauen und zu stärken.
- *Fach- und sektorübergreifende Lösungen:* In vielen transnational bedeutsamen Handlungsfeldern lassen sich adäquate Problemlösungen nicht mehr allein sektoral, aus der Sicht einer

Fachpolitik, finden. So können beispielsweise der Ausbau regenerativer Energien und die Errichtung entsprechender Anlagen mit anderen Zielen der Raumentwicklung – etwa dem Schutz des natürlichen Erbes – in Konflikt stehen. Fragen der Abstimmung und Bearbeitung von Zielkonflikten raumrelevanter sektoraler Planungen und Maßnahmen (z.B. im Verkehrs- und Energiebereich) mit anderen Bereichen (z.B. Umwelt, Soziales) sollten stärker als bisher im Nordseeprogramm aufgegriffen werden. Damit könnten auch Forderungen der europäischen Raumentwicklungspolitik nach einer besseren territorialen Koordination und Kooperation (Stichwort „Territoriale Governance“) eingelöst werden.

- *Bürgerbeteiligung und Mediation:* Mit dem Ausbau der erneuerbaren Energien sowie entsprechender Netzkapazitäten oder Maßnahmen zur Klimaanpassung, etwa im Hochwasser- und Küstenschutz, verbundene Investitionen stoßen auf regionaler und lokaler Ebene vielerorts im Nordseeraum auf Widerstände in der Bevölkerung. Im Nordseeprogramm sollten daher Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung, Mediation und der Öffentlichkeitsarbeit beim Ausbau der entsprechenden Infrastrukturen entwickelt und erprobt sowie Mechanismen zur Berücksichtigung in entsprechenden Planungsprozessen gestärkt werden.

12.2 Mehrwerte transnationaler Zusammenarbeit

INTERREG-Projekte im Nordseeraum geben Antworten auf aktuelle Herausforderungen in wichtigen Themenfeldern. Sie leisten dies in ganz unterschiedlichen Produkten und Formaten: von Handbüchern und Instrumenten für die Praxis über Empfehlungen für die nationale und europäische Politik und Veranstaltungen für Fachpublikum bis hin zu thematischen Ausstellungen für die breite Öffentlichkeit. Viele Regionen des Nordseeraums sind – bei aller Unterschiedlichkeit – mit ähnlichen Herausforderungen konfrontiert. Somit ergeben sich offensichtliche Vorteile aus der transnationalen Zusammenarbeit im Nordseeraum – für die beteiligten Akteure, die kooperierenden Regionen und den ganzen Kooperationsraum.

- *Nordseethemen voranbringen, besondere Potenziale aktivieren:* Wie jede Region verfügt auch der Nordseeraum über Eigenschaften, die ihn unverwechselbar machen. Bei aller Vielgestaltigkeit des Nordseeraums gibt es eine große Menge Gemeinsamkeiten und damit auch gemeinsame Themen. Beispiele dafür sind das Management der Nordsee und Fragen des Küstenschutzes. Diese Probleme machen nicht an Ländergrenzen halt, sondern lassen sich nur gemeinsam mit den Nachbarn anpacken und zu Lösungen bringen. 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. Zudem gewinnen die Projektanliegen in Politik und Öffentlichkeit durch die gemeinsame Bearbeitung an Aufmerksamkeit – ein weiterer Effekt der europäischen Kooperation.
- *Auf den Transfer von Know-how und Erfahrungen setzen:* Ein entscheidender Mehrwert der Projekte liegt im Austausch von Wissen und im Voneinander-Lernen. Denn bei der gemeinsamen Erarbeitung lokal und regional umsetzbarer Strategien und Konzepte können Partner auf Ideen und Erfahrungen anderer Projektpartner zurückgreifen. In einer Region erprobte Handlungsansätze sind – wie sich immer wieder an konkreten Projektbeispielen zeigt – auch in anderen europäischen Regionen anwendbar. Dabei geht es im Regelfall nicht um eine „Kopie“, sondern um eine Übernahme von Elementen und eine Anpassung an den jeweiligen Kontext. Im Projekt „Aquarius“ konnten sich die deutschen Projektpartner von der Praktikabilität eines Lösungsansatzes in Schweden überzeugen. Dort speichern die Landwirte in regenreichen Zeiten Wasser in Tanks und nutzen es zur Bewässerung in trockenen Perioden. In der deutschen Modellregion Lüneburger Heide wurde diese Methode in der Landwirtschaft

bisher nicht praktiziert. Jetzt findet sie dort bereits Anwendung. Im Projekt „Smart Cities“ war es das Lernen aus unterschiedlichen Verwaltungskulturen und Politikansätzen im E-Government, das Innovationen bei bürgerorientierten Dienstleistungen erleichterte.

- *Raum für neue Ideen geben:* 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 Länder, sondern auch unterschiedliche Institutionen und gesellschaftliche Gruppen kooperieren. Das Projekt „enerCOAST“ beispielsweise zeigt, wie im Zusammenspiel von Landwirtschaftsbetrieben, Naturschutz, Energieversorgern und Wissenschaft Pilotlösungen für regionale Wertschöpfungsketten bei erneuerbaren Energien entstehen. INTERREG-Akteure betonen, dass die Stärke der transnationalen Zusammenarbeit gerade in der Sammlung von Erfahrungen liegt, die aus Pilotprojekten hervorgehen. Zudem lässt INTERREG Raum für kreative, noch nicht bis in alle Einzelheiten erprobte Lösungen und ermöglicht somit ein Ausprobieren. Hier profitieren die Projektpartner wechselseitig von unterschiedlichen Erfahrungen, die nicht nur aus den räumlichen Zusammenhängen erwachsen, sondern auch aus den nationalen oder regionalen Vorschriften, Regelungen, Verwaltungsabläufen und Arbeitsweisen resultieren.
- *Größenvorteile realisieren:* Wissenschaft, Wirtschaft, Politik und Verwaltung innerhalb des Nordseeraums zu vernetzen, ermöglicht Größenvorteile verschiedener Art. Ein Beispiel dafür sind transnationale Clusteraktivitäten wie im Bereich der Offshore-Windenergie (Projekt „POWER cluster“). Sie ermöglichen es, in bestimmten Technologiefeldern eine „kritische Masse“ für Forschungs- und Wirtschaftskooperationen zu erreichen oder auszubauen. Darüber hinaus ergeben sich immer wieder inhaltliche Synergien, wenn komplementäre Kompetenzen zusammenfinden, etwa norwegische Erfahrungen aus der Offshore-Ölförderung und norddeutsches Know-how des Windkraftanlagenbaus. Schließlich ermöglicht die transnationale Bündelung gemeinsame Marketingeffekte und eine höhere internationale Sichtbarkeit. Die gemeinsamen Aus- und Weiterbildungsangebote für die Seeverkehrswirtschaft im Rahmen der „Northern Maritime University“ erlauben eine höhere Mobilität von Studierenden und Lehrenden („Travelling Lectures“). Dafür sind neben Austauschprogrammen und internetbasierten Lernangeboten die gemeinsame Zertifizierung und Anerkennung von Studieninhalten wichtige Schritte.
- *Europa vor Ort verwirklichen:* Die EU hat sich dem Weg einer nachhaltigen Entwicklung verschrieben – mit ehrgeizigen Zielen und Vorgaben. Diese betreffen etwa den Klimaschutz und das Umweltrecht. Diese allgemeinen europäischen Ziele mit zumeist abstraktem Charakter können in INTERREG-Projekten auf lokaler Ebene in konkrete Ideen, Konzepte und Maßnahmen umgesetzt werden. Projekte wie „CARE-North“ zeigen beispielsweise, wie im Sinne dieser Vorgaben klimafreundliche und nachhaltige Verkehrslösungen vor Ort vorangebracht werden. Gerade bei der Bewältigung relativ neuer Herausforderungen können die Partner aus Erfahrungen in anderen Ländern, die im Thema schon „weiter“ sind, lernen, um entsprechende Strukturen zu entwickeln. Dort, wo von Europa in Verordnungen und Richtlinien konkrete Zielwerte und Verfahren vorgegeben sind, können Projekte der transnationalen Zusammenarbeit zu einer stärker harmonisierten Umsetzung beitragen.

12.3 Strategische Positionierung der transnationalen Zusammenarbeit und 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:

- *Den Raum als Alleinstellungsmerkmal betonen:* Die transnationalen INTERREG-Programme stellen die Entwicklung und das Zusammenwachsen des Raums in den Vordergrund – sie unterscheiden sich darin von allen anderen EU-Programmen. Diese wichtige Eigenschaft von INTERREG sollte beibehalten und eher noch gestärkt werden. Auch die Territoriale Agenda der Europäischen Union und vor allem ihre Fortschreibung betonen 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. Gegenwärtig sieht eine Reihe von Akteuren die Gefahr einer zunehmenden Sektoralisierung von INTERREG, die den Raumentwicklungsbezug in den Hintergrund treten lässt. Diese unterschiedlichen Sichtweisen – auch in den Programmgremien –, ob die transnationale Zusammenarbeit ausschließlich ein Raumentwicklungsinstrument ist oder ob die Regionalentwicklung im Vordergrund steht, einerlei, ob dies mit räumlichen oder sektoralen Themen erreicht wird, sollten zu einer Klärung gebracht werden.

- *Transnationale Relevanz sicherstellen:* Auch künftig sollten jene Anliegen und Vorhaben bevorzugt gefördert werden, die von besonderer transnationaler Bedeutung sind. Dies ist immer dann der Fall, wenn Projekte Themen bearbeiten, für die eine staatenübergreifende Kooperation über administrative, institutionelle und geografische Grenzen hinweg unabdingbar ist, um eine ausgewogene und nachhaltige Raumentwicklung zu erreichen.[36] Daneben gibt es jedoch eine Vielzahl von Themen, die zwar nicht zwingend transnational bearbeitet werden müssen, bei denen INTERREG jedoch von großem Nutzen sein kann. Dies betrifft Themen, die für viele Städte und Regionen des Nordseeraums von Bedeutung sind und die durch gemeinsame Projektarbeit effektiver oder effizienter bearbeitet werden können (z.B. durch Austausch guter Praktiken, durch Transfer von Wissen und Expertise sowie durch gemeinsame Projekte/Aktivitäten).[37] Das Konzept der „Transnationalität" und die damit verbundenen Anforderungen müssen dabei den Zielgruppen des Programms anschaulich vermittelt werden.

- *Breites Themenspektrum beibehalten:* Die in den vorangegangenen Kapiteln beschriebene Themenbreite, die Fokussierung auf Querschnittsthemen und ihre Verknüpfung mit dem Ziel der integrierten Raumentwicklung bilden eine weitere besondere Qualität des Nordseeprogramms. Diese Ausrichtung fortzusetzen und zu stärken sollte auch künftig das Ziel der INTERREG-Aktivitäten sein. Wenn in Zukunft aus Budgetgründen eine thematische Eingrenzung notwendig würde, so sollten diejenigen Themen bevorzugt werden, bei denen – wie im vorangegangenen Absatz beschrieben – eine transnationale Bearbeitung nicht nur nützlich, sondern unabdingbar ist.

- *Strategie und Umsetzung verknüpfen:* Sowohl die Entwicklung transnationaler Strategien als auch die gemeinsame Erarbeitung von Instrumenten und deren pilothafte Umsetzung können sinnvolle Beiträge von INTERREG-Projekten sein. Besonders wirkungsvoll sind diejenigen Projekte, denen es gelingt, die strategische Ebene und die konkrete Umsetzung vor Ort zusammenzuführen. In vielen Handlungsfeldern sind dafür Investitionen in Demonstrationsvorhaben (z.B. klimafreundliche Gebäude, innovative Antriebstechnologien) hilfreich. Entsprechende Pilotinvestitionen sollten in Zukunft unterstützt werden. Sie können dazu beitragen, Projektergebnisse überzeugend zu vermitteln und anhand konkreter Beispiele Folgeinvestitionen anregen. Damit wird die Anschlussfähigkeit und Verbreitung von Projektergeb-

36 Beispiele dafür sind etwa die integrierte Meerespolitik, großräumige Verkehrskorridore oder transnationale Branchencluster.

37 Zum Beispiel Demografischer Wandel, Stadt-Land-Partnerschaften, Städtische und regionale Mobilität.

nissen für Politik, Verwaltungspraxis, Unternehmenstätigkeit und sonstige Zielgruppen erleichtert.

- *INTERREG als Kreativprogramm stärken:* INTERREG ermöglicht es stärker als andere Programme, neue Ansätze zu erproben – und eventuell auch einmal festzustellen, was nicht funktioniert. Diese Stärke sollte beibehalten und durch die Programmebene unterstützt werden, beispielsweise indem eine flexible Anpassung von Projektschritten und -zielen während der Projektlaufzeit ermöglicht wird. Bislang sind INTERREG-Projekte auf ein durchaus eher größeres Finanzbudget angelegt. Wichtiger werden könnten künftig kleinere Projekte: mit weniger Partnern, kürzerer Laufzeit und weniger Geld ausgestattet und mit stärker experimentellem Charakter.

- *Schnittstellen mit anderen Strukturfonds und Fachprogrammen verbessern:* Verglichen mit den großen Fachprogrammen für Forschung und Entwicklung, Verkehr oder Umwelt auf europäischer Ebene werden auch in Zukunft für transnationale Aktivitäten nur vergleichsweise geringe Mittel zur Verfügung stehen. Einzelne INTERREG-Projekte zeigen, dass sinnvolle Schnittstellen bestehen, beispielsweise bei der Innovationsförderung: In strategisch ausgerichteten transnationalen Projekten können Bedarfe ermittelt und konkrete Projektideen und Konsortien für Fachprogramme entstehen. Gleichzeitig könnten Entwicklungen aus europäischen Projekten in stärkerem Maße als bisher in praxisnahen INTERREG-Projekten getestet und weiterverbreitet werden. Ähnliches gilt für die Europäischen Strukturfonds: Deren „Mainstream-Programme“ fördern auf regionaler Ebene ähnliche Themen wie das Nordseeprogramm. So gibt es beispielsweise eine große thematische Entsprechung zwischen der Ziel 2-Förderung des EFRE und der Priorität Innovationsförderung. Ein besserer Informations- und Ergebnistransfer könnte kreative Projektansätze aus der transnationalen Zusammenarbeit in die regionale Mainstream-Förderung transportieren und dortige Aktivitäten konzeptionell stärken. Eine Voraussetzung dafür ist der bessere Informationsaustausch zwischen den Verwaltungsbehörden und gegenüber potenziellen Förderempfängern.

- *Durchlässigkeit der Programme erhöhen:* Die bereits jetzt mögliche Beteiligung von Projektpartnern aus Regionen außerhalb eines Kooperationsraums funktioniert – auch wegen des damit verbundenen relativ hohen Verwaltungsaufwands – nicht im gewünschten Maß. Wichtig wäre es, die Zusammenarbeit zu harmonisieren und die Möglichkeiten programmraumübergreifender Zusammenarbeit zu verbessern, z.B. durch entsprechend zuzuordnende Verantwortlichkeiten für die Abwicklung in jeweils einem Programmsekretariat. Insgesamt gilt es, den administrativen Aufwand zu reduzieren. Einzelne Fragestellungen, beispielsweise in den Bereichen Transnationale Verkehrskorridore oder Technologienetzwerke, lassen sich besser bearbeiten, wenn „Zwillingsprojekte“ in benachbarten Kooperationsräumen aufgesetzt werden. Solche Ansätze sollten durch die Programmgremien und das Programmsekretariat noch intensiver unterstützt werden.

- *Synergien mit einer zukünftigen Nordseestrategie schaffen:* Die Entwürfe einer künftigen Nordseestrategie („North Sea Region 2020“) weisen große Übereinstimmungen mit den laufenden Aktivitäten im Nordseeprogramm auf. Bei ihrer weiteren inhaltlichen Ausgestaltung – etwa in Form des von der Nordseekommission angekündigten Aktionsprogramms – kann damit auf einen reichen Erfahrungsschatz aus transnationalen Projekten 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. Die Erarbeitung eines Aktionsprogramms für die Nordseestrategie und die Entwicklung des zukünftigen Nordseeprogramms sollten eng abgestimmt werden, um gegenseitige Synergien zu ermöglichen.

12.4 Organisation der transnationalen Zusammenarbeit und eines zukünftigen Nordseeprogramms („Spielregeln“)

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. Gleichzeitig machen diese Rahmenbedingungen die transnationale Zusammenarbeit für die beteiligten Verwaltungen, Institutionen und Unternehmen auch aufwändiger. Das breite Informations- und Beratungsnetzwerk im Nordseeraum trägt schon jetzt dazu bei, diese Hürden abzubauen. Im Rahmen der Expertengespräche und Workshops wurde eine Reihe von Maßnahmen benannt, die Programmverantwortlichen und Projektakteuren dabei helfen könnten, die spezifischen Herausforderungen der transnationalen Programme besser zu bewältigen:

- *Das Projektmanagement „entbürokratisieren“:* Immer wieder wird der hohe Berichts- und Prüfaufwand, der im Rahmen transnationaler INTERREG-Projekte besteht, als hemmendes Kriterium benannt. Insbesondere für die leitenden Partner sind die Anforderungen sehr hoch. Die Berichtsanforderungen und -zeiträume zu verschlanken wird als eine Möglichkeit angesehen, das Projektmanagement zu straffen und mehr Ressourcen für die eigentliche inhaltliche Arbeit zu erschließen. Ein pragmatischer erster Schritt würde darin liegen, Formulare und Verfahrensweisen zwischen den Kooperationsräumen zu vereinheitlichen sowie einheitliche und einfache Regelungen für die Abrechnung der geförderten Kosten zu schaffen. Entsprechende Vorschläge der deutschen Programmbehörden sind zu begrüßen (vgl. INTERREG AG 2010, S. 4 ff.).

- *Finanzielle Spielräume ausweiten*: Eine Ausweitung finanzieller Spielräume ist in mehrfacher Hinsicht wünschenswert. Transnationale Zusammenarbeit erfordert ausreichende finanzielle Ressourcen: um auf Programmebene eine „kritische Masse“ von Projektaktivitäten zu ermöglichen, auf Projektebene pilothafte Umsetzungsschritte durchzuführen und die Projektakteure im Rahmen eines Informations- und Beratungsnetzwerks bei der Initiierung und Durchführung zu unterstützen. Für eine steigende Anzahl von Kommunen sind die Kofinanzierungsanteile der INTERREG-Projekte nicht aufzubringen. Hinzu kommt, dass die Projekte von den Beteiligten in Vorleistung umgesetzt werden und diese auf die Kostenerstattung teilweise sehr lange warten müssen. Dies erschwert einzelnen Projektpartnern, beispielsweise Kleinunternehmen, eine Projektteilnahme. Zu prüfen wären daher Möglichkeiten der Vorfinanzierung, wie sie beispielsweise bereits im Forschungsrahmenprogramm angewandt werden. Diese sind allerdings für die leitenden Partner mit höherem Aufwand und der Übernahme von mehr Verantwortung verbunden.

- *Verstetigung und Weiterentwicklung der Projektarbeit unterstützen:* Die transnationale Kooperation nach Ablauf der Projektlaufzeit fortzusetzen sowie die im Rahmen von transnationalen Konzepten und Aktionsplänen vereinbarten Maßnahmen umzusetzen, stellt für viele Projekte ein Problem dar. Folgeprojekte innerhalb der transnationalen Zusammenarbeit, in denen die entsprechenden Projektthemen weiter vertieft werden können, stellen hier eine hilfreiche Option dar. Im Interesse effektiver Projektarbeit und der Ausbildung von tragfähigen Governance-Strukturen sollten Folgeprojekte, wo inhaltlich gerechtfertigt, weiter gefördert werden.

- *Neue Akteure sinnvoll einbinden:* An Projekten des Nordseeprogramms beteiligt sich mittlerweile ein breites Spektrum unterschiedlicher Akteure aus Verwaltung, Wissenschaft, Verbänden und Privatwirtschaft. Diese Öffnung des Akteursspektrums in der laufenden Förderperiode ist zu begrüßen. Mit ihr werden die Ziele einer höheren strategischen Relevanz (z.B. Einbindung von Fachpolitiken) und einer besseren Umsetzungsorientierung (z.B. Einbindung spezifischer Zielgruppen) gestärkt. Angesichts der vergleichsweise hohen Anforderungen, die mit einer formalen Projektarbeit verbunden sind, sollten auch geeignete Formen einer

mittelbaren Beteiligung unterstützt werden. Mit Regionalforen, offenen Workshops und ähnlichen Formaten gibt es hierzu aus verschiedenen INTERREG-Projekten bereits nachahmenswerte Vorbilder.

Abkürzungen

AWZ	Ausschließliche Wirtschaftszone
BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BfN	Bundesamt für Naturschutz
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMBF	Bundesministerium für Bildung und Forschung
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
CIP	Rahmenprogramm für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation
DAS	Deutsche Anpassungsstrategie
Difu	Deutsches Institut für Urbanistik
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
ESPON	Beobachtungsnetz für die Europäische Raumordnung
EU	Europäische Union
EUREK	Europäisches Raumentwicklungskonzept
ExWoSt	Experimenteller Wohnungs- und Städtebau
FFH	Flora-Fauna-Habitat
FRP	Forschungsrahmenprogramm
FuE	Forschung und Entwicklung
IBP	Integrierter Bewirtschaftungsplan Elbeästuar
IEKP	Integriertes Energie- und Klimaschutzprogramm
IKT	Informations- und Kommunikationstechnologie
IKZM	Integriertes Küstenzonenmanagement
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
IuK	Informations- und Kommunikationstechnologie
IVS	Intelligente Verkehrssysteme
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
LEP	Landesentwicklungsplan
LROP	Landesraumordnungsprogramm
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MORO	Modellvorhaben der Raumordnung
MRO	Meeresraumordnung
MSRL	Europäische Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie
NGO	Nichtregierungsorganisation

NSC	North Sea Commission
OSPAR	Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic
ROKK	Raumordnungskonzept für das niedersächsische Küstenmeer
TA 2020	Territoriale Agenda der Europäischen Union 2020 (= Revision TAEU, 2011)
TAEU	Territoriale Agenda der Europäischen Union
TEN-V	Europäische Transportnetze
TSP2020	The Territorial State and Perspectives of the European Union 2020
ÜNB	Übertragungsnetzbetreiber

Literatur

AdR (Ausschuss der Regionen) (2010): „Eine Strategie für den geografischen Raum Nordsee/Ärmelkanal“, Stellungnahme, CdR 99/2010 fin.

Ahlke, Brigitte, und Gerhard Wagner (2004): Einführung, in: Raumordnung auf dem Meer, Informationen zur Raumentwicklung, Heft 7/8, S. I–V.

Beirat für Raumordnung: Empfehlung zur „Umsetzung der Territorialen Agenda (TA)/inkl. Verantwortungsgemeinschaften“, verabschiedet auf der Sitzung am 14. Juli 2008.

Beirat für Raumordnung: Stellungnahme „Territoriale Governance“, verabschiedet auf der Sitzung am 29. Juni 2009.

Birkmann, J., Böhm, H. R., Buchholz, F., Büscher, D., Daschkeit, A., Ebert, S., Fleischhauer, M., Frommer, B., Köhler, S., Kufeld, W., Lenz, S., Overbeck, G., Schanze, J., Schlipf, S., Sommerfeldt, P., Stock, M., Vollmer, M., und O. Walkenhorst (2011): Glossar Klimawandel und Raumplanung (E-Paper der ARL Nr. 10), Hannover.

Buch, Tanja, Henning Meier und Andrea Stöckmann (2010): Demografischer Wandel: Auswirkungen auf den Hamburger Arbeitsmarkt (IAB-Regional. Berichte und Analysen aus dem Regionalen Forschungsnetz. IAB Nord, 01/2010), Nürnberg.

Buchholz, Hanns (2005): Küsten- und Meeresraumordnung, in: ARL – Akademie für Raumordnung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Raumordnung, 4. neu bearbeitete Auflage, Hannover, S. 537–542.

BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung) (Hrsg.) (2008; 2009): MORO-Vorhaben Überregionale Partnerschaften, MORO-Informationen 3/1 bis 3/3, Bonn/Berlin.

BMU (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit) (Hrsg.) (2005): Nationales Klimaschutzprogramm 2005, Sechster Bericht der Interministeriellen Arbeitsgruppe „CO_2-Reduktion“, Berlin.

BMU (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2006): IKZM, Integriertes Küstenzonenmanagement in Deutschland, Bonn.

BMU (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2007): Nationale Strategie zur biologischen Vielfalt, Berlin.

BMU (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit) (Hrsg.) (2008): Nationale Strategie für die nachhaltige Nutzung und den Schutz der Meere, Berlin.

BMU (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit) (Hrsg.) (2009): Dem Klimawandel begegnen. Die Deutsche Anpassungsstrategie, Berlin.

BMU (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit) (Hrsg.) (2010): Erneuerbare Energien in Zahlen. Nationale und internationale Entwicklung, Berlin.

BMU (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit) (Hrsg.) (2011a): Bericht über die Umsetzung des Integrierten Küstenzonenmanagements in Deutschland, Berlin

BMU (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit) (2011b): Erneuerbare Energien 2010, Vorläufige Angaben, 23.März 2011, Berlin.

BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) (Hrsg.) (2007): Territoriale Ausgangslage und Perspektive der Europäischen Union. Stärkung der territorialen Kohäsion in Europa unter der Berücksichtigung der Lissabon- und Göteborg-Strategien. Ein Hintergrunddokument für die territoriale Agenda der Europäischen Union, Berlin.

BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) (2009): Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen, Berlin.

BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) (Hrsg.) (2010a): Wettbewerbsfähige und nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung durch INTERREG. Der Beitrag transnationaler Projekte in den Themenfeldern Innovationsförderung sowie Klimaschutz und Klimaanpassung zur Umsetzung der Territorialen Agenda der EU in Deutschland (Bearb.: Zwicker-Schwarm, Daniel u.a.), BMVBS Online-Publikation Nr. 33/2010.

BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) (Hrsg.) (2010b): Aktionsplan Güterverkehr und Logistik – Logistikinitiative für Deutschland, Berlin.

BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) und BBR (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung) (Hrsg.), Bearb.: Michael Huebner, Christina Stellfeldt-Koch (2009): Wirkungen und Nutzen von transnationalen Projekten (INTERREG III B), Reihe Forschungen, Heft 136, Bonn.

BMWi (Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie) (Hrsg.) (2010): Stärkung der deutschen meerestechnischen Wirtschaft im internationalen Wettbewerb, Berlin.

Bundesregierung (2007): Eckpunkte für ein integriertes Energie- und Klimaprogramm, Berlin.

Bundesregierung (2008): Deutsche Anpassungsstrategie an den Klimawandel, vom Bundeskabinett am 17. Dezember 2008 beschlossen, Berlin.

Bundesregierung (2009): Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität der Bundesregierung, Berlin.

Bundesrepublik Deutschland (2010): Nationaler Aktionsplan für erneuerbare Energie gemäß der Richtlinie 2009/28/EG zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen, Berlin.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft (2010): Leitbild Hamburg: Wachsen mit Weitsicht, Drucksache19/5474, 23.02.2010.

Centrum Bildung und Beruf (2007): Demografischer Wandel in Hamburg und die Auswirkungen auf die Wirtschaft und den Arbeitsmarkt, Hamburg.

Colomb, Claire (2007): The Added Value of Transnational Cooperation: Towards a New Framework for Evaluating Learning and Policy Change, in: Planning, Practice & Research, Vol. 22, No. 3, August 2007, pp. 347–372.

Cooke, Phil (2006): Regional Innovation Systems as Public Goods, UNIDO Working Papers, Wien.

Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa (2009): Bremen! Lebenswert urban vernetzt. Leitbild der Stadtentwicklung 2020, Bremen.

Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa (2011): Umwelt in Bremen und Bremerhaven, Umweltzustandsbericht 2011, Bremen.

Der Senator für Wirtschaft und Häfen (2010): Entwurf für einen „Aktionsplan Meerespolitik“ der FHB, Vorlage Nr. 17/340 für die Sitzung der Deputation Wirtschaft und Häfen am 02.06.2010, Bremen.

Difu (Deutsches Institut für Urbanistik) (Hrsg.) (2010): Nutzung erneuerbarer Energien durch die Kommunen. Ein Praxisleitfaden, Köln.

Dühr, Stefanie, Claire Colomb und Vincent Nadin (2010): European Spatial Planning and Territorial Cooperation, Abingdon.

Europäische Kommission (1999): EUREK Europäisches Raumentwicklungskonzept. Auf dem Wege zu einer räumlich ausgewogenen und nachhaltigen Entwicklung der Europäischen Union. Angenommen beim Informellen Rat der für Raumordnung zuständigen Minister in Potsdam, Mai 1999.

Europäische Kommission (2003): Entwicklung einer thematischen Strategie für die nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen, Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament, KOM(2003)572.

Europäische Kommission (2005a): Grünbuch „Angesichts des demografischen Wandels – eine neue Solidarität zwischen den Generationen“ KOM(2005) 94 endg., Brüssel.

Europäische Kommission (2005b): Aktionsplan Biomasse, KOM(2005) 628 endgültig, 7.1.2.2005, Brüssel.

Europäische Kommission (2006a): Die demografische Zukunft Europas – Von der Herausforderung zur Chance, KOM/2006/0571 endg., Brüssel.

Europäische Kommission (2006b): Grünbuch, Die künftige Meerespolitik der EU: Eine europäische Vision für Ozeane und Meere, KOM(2006) 275, Brüssel.

Europäische Kommission (2007a): Grünbuch, Anpassung an den Klimawandel in Europa – Optionen für Maßnahmen der EU, KOM(2007), 354 endgültig, Brüssel.

Europäische Kommission (2007b): Eine integrierte Meerespolitik für die Europäische Union, KOM(2007) 575 endgültig, Brüssel.

Europäische Kommission (2007c): Mitteilung über eine europäische Hafenpolitik, KOM(2007) 616 endgültig, 18.10.2007, Brüssel.

Europäische Kommission (2008a): Grünbuch zum territorialen Zusammenhalt. Territoriale Vielfalt als Stärke, KOM(2008) endgültig.

Europäische Kommission (Hrsg.) (2008b): Arbeitspapier der Kommission, Regionen 2020 – Bewertung der künftigen Herausforderungen für die Regionen, Brüssel.

Europäische Kommission (2008c): Fahrplan für die maritime Raumordnung: Ausarbeitung gemeinsamer Grundsätze in der EU, KOM(2008) 791 endgültig, Brüssel.

Europäische Kommission (2008d): Ökologisierung des Verkehrs, KOM(2008) 433 endgültig, Brüssel.

Europäische Kommission (2008e): Offshore-Windenergie: Zur Erreichung der energiepolitischen Ziele für 2020 und danach erforderliche Maßnahmen, Mitteilung KOM(2008) 768 endgültig, 13.11.2008, Brüssel.

Europäische Kommission (2009a): 2009 Ageing Report: Economic and Budgetary Projections for the EU-27 Member States (2008–2060), Luxemburg.

Europäische Kommission (2009b): Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018, KOM(2009) 8 endgültig, Brüssel.

Europäische Kommission (2009c): Fortschrittsbereich zur Integrierten Meerespolitik der EU, KOM(2009) 540, 15.10.2009, Brüssel.

Europäische Kommission (2010a): In Europas Zukunft investieren. 5. Bericht über den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt, Luxemburg.

Europäische Kommission (2010b): Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss, den Ausschuss der Regionen und die Europäische Investitionsbank. Schlussfolgerungen aus dem Fünften Bericht über den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt: Die Zukunft der Kohäsionspolitik, KOM (2010) 642 endgültig.

Europäische Kommission (2010c), Mitteilung der Kommission Europa 2020. Eine Strategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum KOM(2010) 2020 endgültig, Brüssel.

Europäische Kommission (2010d): Leitinitiative der Strategie Europa 2020: Innovationsunion [KOM(2010) 546 endgültig.

Europäische Kommission (2010e) Regionalpolitik als Beitrag zum intelligenten Wachstum im Rahmen der Strategie 2020 [KOM(2010) 533 endg], S. 8 f.

Europäische Kommission (2010g): Energie 2020 – Eine Strategie für wettbewerbsfähige, nachhaltige und sichere Energie, KOM(2010) 639 endgültig, 10.11.2010, Brüssel.

Europäische Kommission (2010h): Energy Infrastructure Priorities for 2020 and beyond – A Blueprint for an Integrated European Energy Network, COM(2010) 677/4, Brüssel.

Europäische Kommission (2011a): Lebensversicherung und Naturkapital: Eine Biodiversitätsstrategie der EU für das Jahr 2020, Mitteilung KOM(2011) 244 endgültig, 3.5.2011, Brüssel.

Europäische Kommission (2011b): Energieeffizienzplan 2011, KOM(2011) 109 endgültig, Brüssel.

Europäische Kommission (2011c): Maritime Spatial Planning in the EU – Achievements and Future Development, Brüssel.

Europäische Kommission (2011d): Weißbuch. Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem, KOM(2011) 144 endgültig, Brüssel.

Europäische Kommission (2011e): Mitteilung Ressourcenschonendes Europa – eine Leitinitiative innerhalb der Strategie Europa 2020, KOM(2011) 21, endgültig, Brüssel.

Europäische Union/EFRE (Hrsg.) (o.J., 2007): Demographic Change. Towards a New Spatial Agenda for the North Sea Region (bearbeitet durch School of Planning and Architecture, Faculty of the Built Environment University of the West of England, Bristol).

Europäische Union (2008): Communication from the Commission Providing Guidance on State Aid Complementary to Community Funding for the Launching of the Motorways of the Sea, Official Journal of the European Union, 2008/C 317/08, 12.12.2008.

Europäische Union (2011a): Territoriale Agenda der Europäischen Union 2020. Für ein integratives, intelligentes und nachhaltiges Europa der vielfältigen Regionen, Endgültiger Entwurf (Version 1.9).

Europäische Union (2011b): Ressourceneffizienz – eine wirtschaftliche Notwendigkeit, GD Umwelt, April 2011.

Europäisches Parlament und Rat (2002): Empfehlung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2002 zur Umsetzung einer Strategie für ein integriertes Management der Küstengebiete in Europa, (2002/413/EG), Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, 6.6.2002.

Europäisches Parlament (Europäisches Parlament und Rat der Europäischen Union) (2006): Verordnung (EG) Nr. 1080/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1783/1999, Amtsblatt der Europäischen Union L 210 vom 31.07.2006.

Europäisches Parlament und Rat (2008): Richtlinie 2008/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt (Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie), Amtsblatt der Europäischen Union, 25.06.2008.

Europäisches Parlament und Rat (2009): Richtlinie 2009/28/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen und zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinien 2001/77/EG und 2003/30/EG, Amtsblatt der Europäischen Union, 5.6.2009.

Europäisches Parlament und Rat (2010): Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern, Amtsblatt der Europäischen Union, 6.8.2010.

Freie Hansestadt Bremen (2009): Klimaschutz- und Energieprogramm 2020 – Zugleich Vierte Fortschreibung des Landesenergieprogramms gemäß § 13 des Bremischen Energiegesetze, Bremen (URL: http://www.umwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/KEP-Brosch%FCre_Endfassung%20komplett.pdf).

Freie und Hansestadt Hamburg (2007): Radverkehrsstrategie für Hamburg, Hamburg.

Freie und Hansestadt Hamburg (2011): Hamburger Klimaschutzkonzept 2007–2012, Fortschreibung 2010/2011, Drucksache 19/8311, 4.1.2011, Hamburg.

Fritsch, Michael (2005): Innovation, in: Handwörterbuch Raumordnung, Hannover.

Geppert, Kurt, und Martin Gornig (2010): Mehr Jobs, mehr Menschen: Die Anziehungskraft der großen Städte wächst, in: DIW-Wochenbericht Nr. 19/2010, 77. Jg., S. 2–10.

Geschäftsstelle der Ministerkonferenz für Raumordnung im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2006): Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland, Berlin.

Glaser, Jürgen, und Bernd-Heinrich Ringe (2008): Die Süderelbe AG: Ein länderübergreifendes clusterorientiertes Unternehmen im Süden der Metropolregion Hamburg, in: Matthias Kiese und Ludwig Schätzl (Hrsg.): Cluster und Regionalentwicklung. Theorie, Beratung und praktische Umsetzung, Dortmund, S. 249–260.

Görmar, Wilfried (2010): Makroregionale Strategien: eine neue Dimension europäischer Zusammenarbeit?, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 8.2010, S. 577–589.

Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein (2011): Annahmen und Ergebnisse der Bevölkerungsvorausberechnung 2010 bis 2025 für die Kreise und kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein. Vorausberechnung des Statistikamtes Nord im Auftrag des Innenministeriums Schleswig-Holstein, Kiel.

Inno AG u.a. (2005): Facilitating Innovation and the Transfer of Knowledge and Technology. Towards a New Spatial Agenda for the North Sea Region.

InnovationsAllianz Hamburg (2010): Strategische Leitlinien, Hamburg.

INTERREG AG (2010): Positionspapier der AG INTERREG IV B zur Zukunft der transnationalen Zusammenarbeit im Rahmen der Europäischen Kohäsionspolitik und im Zusammenhang mit der EU 2020 Strategie, o.O..

JTS (Joint Technical Secretariat North Sea Programme) (Hrsg.) (2007): European Territorial Cooperation 2007–2013. Operational Programme, Viborg.

JTS (Joint Technical Secretariat North Sea Programme) (2010): Project Clustering Guidance Note. 6th Call for Applications. Background, Development Guidance and FAQ, Viborg.

Kacan, Stefan (2010): Achtung Alien! Blinde Passagiere in unseren Schiffen, Vortrag Tag der Offenen Tür, Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg (nicht veröffentlicht).

Kamp, Bart u.a. (2005): Transport and Accessibility. Towards a New Spatial Agenda for the North Sea Region, Antwerpen.

Kiese, Matthias (2008): Vom Hannover-Projekt zu hannoverimpuls: Clusterorientierte Wirtschaftsförderung in der Region Hannover, in: Matthias Kiese und Ludwig Schätzl (Hrsg.): Cluster und Regionalentwicklung. Theorie, Beratung und praktische Umsetzung, Dortmund, S. 199–230.

Konferenz Norddeutschland (o.J.): Stärken-Landkarte Norddeutschland (www.norddeutsche-laender.de, letzter Abruf 20.07.2011).

Koschatzky, Knut (2003): Innovationsorientierte Regionalentwicklung: Konzepte zur regionalen Technik- und Innovationsförderung, in: ders. (Hrsg.): Innovative Impulse für die Region – Aktuelle Tendenzen und Entwicklungsstrategien, Karlsruhe, S. 107–131.

Kotte, Volker, Henning Meier und Andrea Stöckmann (2010): Demografischer Wandel: Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt in Schleswig-Holstein (IAB-Regional. Berichte und Analysen aus dem Regionalen Forschungsnetz. IAB Nord, 04/2010), Nürnberg.

Kreis Nordfriesland, Der Landrat (Hrsg.) (2011): Kreis Nordfriesland — Gemeinsam den Wandel gestalten. Masterplan Daseinsvorsorge, Husum.

Landesregierung Schleswig-Holstein, Staatskanzlei (Hrsg.) (2004): Zukunftsfähiges Schleswig-Holstein - Konsequenzen des demographischen Wandels, Kiel.

Landkreis Osnabrück (Hrsg.) (2010): Wie wir den demografischen Wandel gestalten, Osnabrück.

Meinke, Insa, Eva-Maria Gerstner, Hans von Storch und Ralf Weiße (2010): Klimawandel in Norddeutschland. Bisherige Änderungen und mögliche Entwicklungen in Zukunft, in: M. Fansa, und C. Ritzau: Kalte Zeiten – Warme Zeiten: Klimawandel(n) in Norddeutschland (Schriftenreihe des Landesmuseums Natur und Mensch, 76), S. 56–59.

Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten e.V. (2010): Handlungsrahmen für die Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten, Delmenhorst.

Metropolregion Hamburg (2010): Strategischer Handlungsrahmen der Metropolregion Hamburg 2011–2013. Beschluss des Regionsrates der Metropolregion Hamburg vom 25.11.2010.

Metropolregion Hannover (Metropolregion Hannover, Braunschweig, Göttingen, Wolfsburg) (2010): MAP 2011. Arbeitsprogramm Metropolregion 2009–2011, Stand 4.5.2010.

Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2009): Klimaschutzprogramm 2009 der Landesregierung, Kiel.

Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2008): Maritimer Aktionsplan Schleswig-Holstein, Kiel.

Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2010a): Energiepolitik für Schleswig-Holstein, Energiekonzept der Landesregierung, Kiel.

Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2010b): Energiebilanz Schleswig-Holstein 2008, Kiel.

NCP (Deutscher Interreg IV B Nordsee National Contact Point und Deutscher Ausschuss INTERREG IV B-Nordseeraum) (Hrsg.) (2008): INTERREG IV B Nordseeregion. Auszüge aus dem Operational Programme. Informelle deutsche Übersetzung der Kapitel 3 und 4.

Niebuhr, Annekathrin, und Silvia Stiller (2005): Demographischer Wandel in Norddeutschland – Konsequenzen und Handlungsbedarf, HWWA-Report 250.

Niedersächsischer Landtag (2007): Bericht der Enquete-Kommission „Demografischer Wandel – Herausforderung an ein zukunftsfähiges Niedersachsen“, Hannover 2007 (Drucksache 15/3900).

Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung (Hrsg.) (2008): Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen i.d. Fassung vom 8. Mai 2008 (nicht amtliche Textfassung), Hannover.

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (Hrsg.) (2007): Das niedersächsische Hafenkonzept, Hannover.

NIW (Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung) (2010): Regionalbericht Norddeutschland 2010, Hannover.

North Sea Commission, Transport Group (2009): Major Trends in Modal Split, o.A. (URL: http://www.northseacommission.info/thematic-groups/transport-group/165-papers-and-reports.html).

NSC (North Sea Commission) (2011): North Sea Region 2020. Draft Document for the General Assembly of the NSC (Version 13 June 2011).

OSPAR (2010): Quality Status Report 2010, London.

Pro Inno Europe (2009): Regional Innovation Scoreboard (RIS) 2009.

Schleswig-Holsteinischer Landtag (2011): Entwicklung der Stromnetze in Schleswig-Holstein, 17/658, Drucksache 17/1250, 8.2.2011, Kiel.

Statistisches Bundesamt (2009): Bevölkerung Deutschlands bis 2060. 12. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung bis 2060, Wiesbaden.

Strategisches Entwicklungskonzept Projektpartnerschaft Nord. Kooperationsthemen – Akteure – Organisation (2010) (bearbeitet von Prof. Dr. Jörg Knieling und Andreas Obersteg), Auftraggeber: Geschäftsstelle MORO Nord im Innenministerium Schleswig-Holstein, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Hamburg.

UBA (Umweltbundesamt) (Hrsg.) (2009a): Klimaänderungen. Wichtige Erkenntnisse aus dem 4. Sachstandsbericht des Zwischenstaatlichen Ausschusses für Klimaänderungen der Vereinten Nationen (IPCC), Dessau-Roßlau (URL: http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3840.pdf, Zugriff am 25.5.2011).

UBA (Umweltbundesamt) (Hrsg.) (2009b): Klimawandel und marine Ökosysteme, Meeresschutz ist Klimaschutz, Dessau-Roßlau.

UBA (Umweltbundesamt) (o.J.): Integriertes Küstenzonenmanagement in Deutschland (URL: http://www.ikzm-strategie.de/, Zugriff am 19.06.2011).

Ungarische Ratspräsidentschaft (Hrsg.) (2011): Territorial Agenda of the European Union 2020. Towards an Inclusive, Smart and Sustainable Europe of Divers Regions. Agreed at the Informal Ministerial Meeting of Minsters Responsible for Spatial Planning and Territorial Development on 19th May 2011 Gödöllö, Hungary.

United Nations (1992): Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen vom 09.05.1992, New York.

Webseiten

BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung): Urbane Strategien zum Klimawandel (URL: http://www.bbsr.bund.de/cln_016/nn_21686/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Forschungsfelder/2010/UrbaneStrategienKlimawandel/01__Start1.html/, Zugriff am 24.7.2011).

BfN (Bundesamt für Naturschutz): Habitat Mare, aktiv für die marine Lebensumwelt (URL: http://www.bfn.de/habitatmare/de/index.php, Zugriff am 24.7.2011).

BMBF (Bundesministerium für Bildung und Forschung): Klimzug (URL: http://www.klimzug.de/index.php, Zugriff am 24.7.2011).

BMU (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit) (2010a): Trilaterale Wattenmeer-Zusammenarbeit (URL: http://www.bmu.de/naturschutz_biologische_vielfalt/internationaler_naturschutz/trilaterale_wattenmeer-zusammenarbeit/doc/print/36813.php, Zugriff am 24.7.2010).

BMU (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit) (2010b): Nationaler Aktionsplan für erneuerbare Energie (URL: http://www.erneuerbare-energien.de/inhalt/46202/, Zugriff am 26.7.2011).

BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung): Modellregion Elektromobilität (URL: http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/modellregionen-elektromobilitaet.html, Zugriff am 25.7.2011).

Europäische Kommission (a): Klimaschutz (URL: http://ec.europa.eu/climateaction/eu_action/index_de.htm, Zugriff am 25.7.2011).

Europäische Kommission (b): Marco Polo (URL: http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/in-action/motorways-of-the-sea/index_en.htm, Zugriff am 23.7.2011).

Freie und Hansestadt Hamburg (a): Europäische Meerespolitik (URL: http://www.hamburg.de/schwerpunkte-europapolitik/820266/europaeische-meerespolitik.html, Zugriff am 22.7.2011).

Freie und Hansestadt Hamburg (b): Umwelthauptstadt Europas 2011 (URL: http://umwelthauptstadt.hamburg.de, Zugriff am 30.8.2011).

Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung: Logistik-Initiative Hamburg, (http://www.hamburg-logistik.net/, Zugriff am 28.7.2011).

Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein: Verkehr (URL: http://www.schleswig-holstein.de/MWV/DE/Verkehr/Verkehr_node.html, Zugriff am 25.7.2011).

Ministerpräsident des Landes Mecklenburg-Vorpommern (2011): Regierungsportal, Besprechung der Regierungschefs der norddeutschen Länder im Ostseebad Boltenhagen (URL: http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal_prod/Regierungsportal/de/stk/_Aktuelles__Blickpunkte/Treffen_der_norddeutschen_Regierungschefs/index.jsp, Zugriff am 25.7.2011).

Niedersächsisches Ministerium für Umwelt- und Klimaschutz: Regierungskommission Klimaschutz (URL: http://www.umwelt.niedersachsen.de/live/live.php?navigation_id=2241&_psmand=10, Zugriff am 24.7.2011).

Anhang: Teilnehmerinnen und Teilnehmer in Experteninterviews und Workshops

Die folgenden Personen beteiligten sich im Rahmen von Experteninterviews und in Workshops an der Erarbeitung dieser Expertise. Die Bearbeiterinnen und Bearbeiter bedanken sich für die engagierte Mitarbeit!

Ute Ahrens, Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung, Oldenburg

Rüdiger Balduhn, Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr Schleswig-Holstein, Kiel

Dr. Ralph Baumheier, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen

Jana Bodemann, Region Hannover, Stabsstelle EU-Angelegenheiten, Hannover

Dr. Niko von Bosse, Maritimes Cluster Norddeutschland c/o WTSH – Wirtschaftsförderung und Technologietransfer, Kiel

Tim Brauckmüller, AteneKOM, Berlin

Dr. Friedhelm Budde, Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung, Hannover

Petra Devillers, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Hamburg

Sascha Doer, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Berlin

Dr. Carla Eickmann, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Hannover

Katrin Eimert, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen

Dr. Katharina Erdmenger, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin

Michael Glotz-Richter, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen

Birgit Gutt, Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung, Lüneburg

Verena Hachmann, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Bonn

Ernst Hansen, Innenministerium Schleswig-Holstein, Kiel

Hans-Georg Hassenpflug, Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Oldenburg

Antje Hauptvogel, Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung, Hannover

Klaus Hebecker, Region Hannover, Stabsstelle EU-Angelegenheiten, Hannover

Dr. Max Hogeforster, Hanse-Parlament e.V., Hamburg

Dr. Stefan Kacan, Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg

Dr. Thomas Klenke, COAST – Centre for Environment and Sustainable Development Research, Universität Oldenburg, Oldenburg

Bernd Kloke, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Berlin

Prof. Dr. Jörg Knieling, HafenCity Universität Hamburg

Hendrick Koch, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen

Dr. Holger Kramer, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Bremen

Ingrid Kürsten, Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung, Hannover

Jens Kurnol, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Bonn

Jens Lange, Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung, Hannover

Indah Lengkong, Jacobs University Bremen, Bremen

Kay-Uwe Matthiesen, Amt für Immissionsschutz und Betriebe, Luftreinhaltung, Präsidialabteilung, Hamburg

Manfred Meine, Hamburg Port Authority, Hamburg

Jens Mehmann, FH Osnabrück/Lingen, Lingen

Stefan Musiolik, Staatskanzlei des Landes Schleswig-Holstein, Kiel

Arno Pletz, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Präsidialabteilung, Hamburg

Dr. Axel Priebs, Erster Regionsrat, Region Hannover

Tania Renz, Niedersächsische Staatskanzlei, Hannover

Karl-Heinz Rolle, Innovationsstiftung Hamburg, Hamburg

Doris Roloff, Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr Schleswig-Holstein, Kiel

Sven-Olaf Salow, Projektgesellschaft Norderelbe mbH, Itzehoe

Birgit Schade, Gemeinde Spiekeroog

Dr. Barbara Schieferstein, Senator für Wirtschaft und Häfen, Freie Hansestadt Bremen

Dr. Annedore Seifert, Hamburg Port Authority, Hamburg

Anja Schmid, Staatskanzlei des Landes Schleswig-Holstein, Kiel

Birte Schmidt, Region Hannover, Team Regionalplanung, Hannover

Nils Schnorrenberger, BIS Bremerhaven, Bremerhaven

Dr. Katja Schönwandt, Maritimes Cluster Norddeutschland c/o WTSH – Wirtschaftsförderung und Technologietransfer, Kiel

Elisabeth Schulz, Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Uelzen

Jens Schwarz, Ausbildungszentrum-Bau, Hamburg

Guido Sempell, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Hamburg

Petra Staats, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen

Dr. Alexander Stark, Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg, Hamburg

Lydia Vaske, Landwirtschaftskammer Niedersachsen, EU-Koordination, Oldenburg

Björn Volk, Region Hannover, Team Regionalplanung, Hannover

Bjela Vossen, Deutscher Naturschutzring, Berlin

Nina Wagner, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Berlin

Carsten Westerholt, North Sea Region Programme Secretariat, Viborg (Dänemark)

Rainer Wolff, Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr Schleswig-Holstein, Kiel

Barbara Woltmann, Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung, Oldenburg

Hildegard Zeck, Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung, Hannover

Jesús Zepeda-Juárez, WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH, Bremen

Nadja Ziebarth, Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND), Bremen

Impressum

Herausgeber:

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).

Freie Hansestadt Bremen

Hamburg

Niedersachsen

Landesregierung Schleswig-Holstein

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

Auftragnehmer: Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Difu), Berlin

Autorinnen und Autoren (alle Difu):
Daniel Zwicker-Schwarm, Dr. Beate Hollbach-Grömig und Andrea Wagner; Mitarbeit: Friederike Christian und Jörg Madwig

Redaktion: Klaus-Dieter Beißwenger (Difu)

Übersetzung: Balance, Amsterdam/Maastricht (NL)

Umschlaggestaltung: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, Hamburg

Bildnachweis: www.mediaserver.hamburg.de/B.Schluesselburg

gedruckt auf 100% Recyclingpapier

Print CO_2 kompensiert
Id-Nr. 1114478
www.bvdm-online.de

Hinweis: Zur einfacheren Lesbarkeit verzichten wir darauf, stets männliche und weibliche Schreibformen zu verwenden.