

## LIEBE LESERINNEN UND LESER,

die Uhren sind wieder auf Winter eingestellt und Weihnachten steht vor der Tür. Wie es mit der Zeitumstellung in den EU-Staaten weitergeht, steht noch in den (Zimt-)Sternen. Doch wie wäre es, wenn Sie in der kalten Jahreszeit auf Schal und Mütze zurückgreifen, die aus Abfall produziert worden sind? Anfang Oktober 2018 erst hat die EU-Kommission eine neue Bioökonomie-Strategie für ein nachhaltiges Europa vorgelegt. Mit der Bioökonomie lassen sich Abfälle in neue Möbel (oder eben Kleidung) umwandeln, Kraftstoffe aus Algen gewinnen oder Kunststoffe recyceln. Damit öffentliche Stellen und Industrie gemeinsame Anstrengungen unternehmen, will die EU-Kommission im nächsten Jahr 14 konkrete Maßnahmen für eine nachhaltige, kreislaforientierte Bioökonomie in die Wege leiten. Das Projekt EcoDesign Circle im Ostseeraum setzt hier bereits an, indem es Kompetenzen von Designzentren bündelt und ausbaut (Seite 2 und 3).

Auf Seite 4 springen wir zu einem anderen Thema, bei dem Nachhaltigkeit allerdings auch eine wichtige Rolle spielt: Wir stellen Ihnen das aus dem Bundesprogramm geförderte Projekt SubNodes vor. Hier geht es um die Anbindung ländlicher Regionen an das nationale und transnationale Verkehrsnetz. Ziel ist, dass sich Subknoten herausbilden und mehr Fahrgäste den ÖPNV benutzen.

Die Verbesserung von Verkehrsanbindungen ist auch erklärtes Ziel des Projekts TransRegio Alliance. Es wird im Rahmen einer Andockförderung unterstützt, um Akteure, Themen und Kooperationen in den Bereichen Verkehr und Mobilität besser zu vernetzen. Was genau eine Andockförderung ist, lesen Sie auf den Seiten 6 und 7.

Für ein Interview konnten wir in dieser Ausgabe Carsten Westerholt gewinnen. Er ist stellvertretender Leiter des Gemeinsamen Sekretariats des Nordseeraumprogramms. Auf Seite 5 spricht er darüber, was die Besonderheiten in seinem Programmraum sind und was er sich für die Zukunft wünscht. Viel Spaß beim Lesen!

Ihr Interreg-Team im BBSR

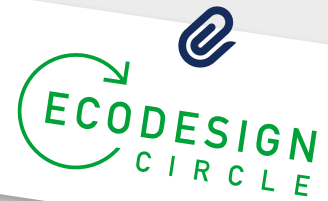
Interreg B Reportage: EcoDesign Circle	Seite 2–3
Im Gespräch: Carsten Westerholt	Seite 4
Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit: SubNodes	Seite 5
Die „Andockförderung“ des Bundesprogramms Transnationale Zusammenarbeit	Seite 6–7
Statistische Auswertung aus der BBSR-Projektdatenbank	Seite 8



**Abonnieren Sie unseren Interreg B-Newsletter für aktuelle Infos, Termine, Calls und Veranstaltungen: [www.interreg.de](http://www.interreg.de)**

© Sergey Peterman, Fotolia





## EcoDesign Circle: Ökodesign als Innovationstreiber im Ostseeraum

„Wir sind die Gefangenen einer Wegwerfgesellschaft“, äußerte einst der französische Designer Philippe Starck. Angaben des Statistischen Bundesamts zufolge lag das Abfallaufkommen 2016 in Deutschland bei 411,5 Millionen Tonnen – das sind fast 5 Tonnen Müll auf den einzelnen deutschen Einwohner gerechnet. „Der einzige Weg zu entkommen, ist, nachhaltiges Design zu schaffen“, so Starcks Lösung. Nachhaltiges Design bedeutet jedoch nicht nur, energieeffiziente und umweltfreundliche Ressourcen zu nutzen, sondern den gesamten Produktlebenszyklus zu überdenken. Zum sogenannten Ecodesign gehören sowohl ökologische, soziale und wirtschaftliche Aspekte als auch ein ästhetisch ansprechendes und langlebige Design. Wie dieser ganzheitliche Ansatz verbreitet werden kann, um Umweltauswirkungen von Produkten und Dienstleistungen auf ein Minimum zu reduzieren, ist Aufgabe des Projekts EcoDesign Circle im Ostseeraum.

Wie lange hält ein Produkt? Welche Materialien kommen zum Einsatz? Entspricht das Produkt einem kreislauffähigen Modell? All das sind Fragen, die frühzeitig beantwortet werden müssen. „80 % der Umweltauswirkungen eines Produktes werden bereits während der Designphase festgelegt. Design ist die Grundlage dafür, wie ein Produkt oder eine Dienstleistung entsteht. Deshalb braucht es im Designprozess, vom ersten Schritt an, eine ökologisch verantwortliche Denkweise“, so Conrad Dorer vom Umweltbundesamt (UBA), das federführender Projektpartner von EcoDesign Circle ist. Hauptziel des im März 2016 gestarteten Projektes ist es deshalb, die Kompetenzen von Designzentren im Bereich Ecodesign auszubauen und über diese Angebote für kleinere und mittlere Unternehmen (KMU) und Berufstätige im Bereich Design zu schaffen. Hierzu tragen Projektaktivitäten auf den drei Ebenen Vernetzung, (Aus-)Bildung und Wirtschaft bei.

### Vernetzung von Akteuren im Bereich Ecodesign

Das Projekt EcoDesign Circle dient dazu, dass Designzentren, Design-Lehrende, Unternehmen sowie Professionelle aus Produkt- oder Service-Entwicklung der Ostsee-Anrainerstaaten Deutschland, Estland, Finnland, Litauen, Polen und Schweden ihren Wissensschatz und ihre Kompetenzen im Bereich Ecodesign bündeln, austauschen und erweitern. „Wir schaffen so ein Kompetenznetzwerk Ecodesign. Es soll die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Designzentren erleichtern und ihren Kunden hel-

fen, die Kreislaufwirtschaft voranzutreiben“, erklärt Conrad Dorer. Hierzu tragen auch Veranstaltungen wie das „Circular Design Forum“ oder der im Mai 2018 zusammen mit HELCOM durchgeführte Workshop „Kann Ecodesign die Entstehung von Meeresmüll verhindern?“ bei.

Darüber hinaus haben die Partner im Rahmen des Projekts einen **Nachhaltigkeits-Guide** entwickelt ([www.sustainabilityguide.eu](http://www.sustainabilityguide.eu)). Sowohl Designer als auch Kunden sollen dabei unterstützt werden, innovative Produkte, Dienstleistungen, Prozesse, Systeme oder Umgebungen zu schaffen, die zukünftigen Anforderungen gerecht werden. Anna Velander Gisslén von der Stiftung Schwedisches Industriedesign (SVID) fasst zusammen: „Der Nachhaltigkeits-Guide soll ein besseres Verständnis und eine bessere Anwendung von nachhaltigem Denken in Kombination mit Design ermöglichen. Er enthält deshalb Informationen, Methoden und gute Beispiele, wie Design genutzt werden kann, um eine nachhaltige Kreislaufwirtschaft zu fördern.“ Integriert in den Nachhaltigkeits-Guide sind auch Kurzfilme aus allen Partnerländern, die Ecodesign in der Praxis zeigen.

### Bildung für Ecodesign

Um Ecodesign als Gestaltungsansatz bekannter zu machen und dessen Marktpotenzial zu demonstrieren, haben die Partner eine **Ecodesign Roadshow** auf die Beine gestellt. Die Ausstellung



Die Ausstellung „reconsider design“ zeigt 30 nachhaltige Ecodesign-Beispiele mit Hilfe von mobilen Boxen. Hier: Gdynia Design Days 2017 © Bogna Kociumbas, Michał Szymończyk

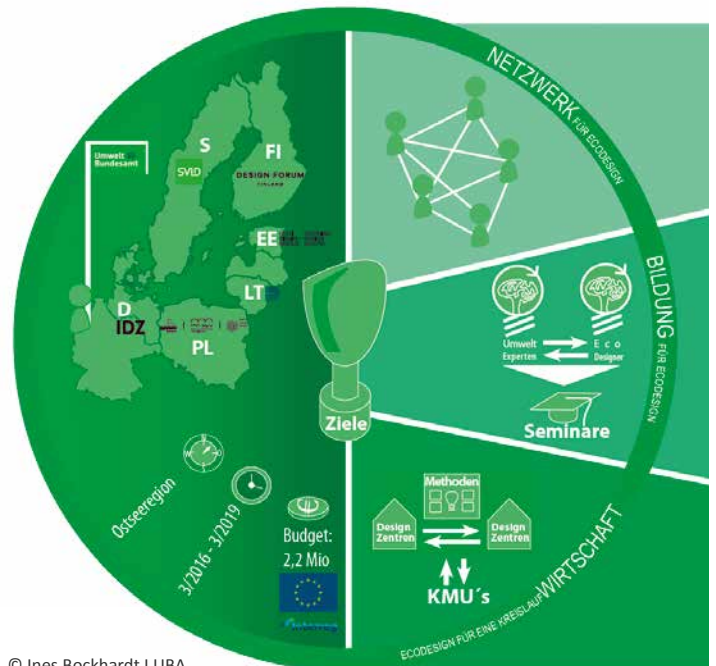
„reconsider design“ (Design überdenken) macht Station an mehreren Orten im Ostseeraum und präsentiert inspirierende Erfolgsgeschichten aus dem Bereich Ecodesign. „Wir haben 30 Best-Practice-Beispiele und Business Cases aus allen sechs Partnerländern gesammelt. Um unser Publikum bestmöglich zu erreichen, haben wir die komplexen Zusammenhänge auf Themen aus dem Alltag reduziert“, erklärt Jutta Brinkschulte vom Internationalen Design Zentrum (IDZ) Berlin, die die Ausstellung mit vorbereitet hat. Entstanden sind fünf verschiedene Holzboxen, die als „Ecodesign auf Rädern“ überall hin transportiert werden können und die unterschiedlichen Facetten von Ecodesign zeigen. In der Box „Lernen & Spielen“ beispielsweise wird auf die soziale Auktionsplattform FLOW aufmerksam gemacht, die ausrangiertes Schulinventar an soziale und kulturelle Einrichtungen vermittelt. „So werden nicht mehr benötigte Möbel und Lernmaterial einem Recyclingkreislauf zugeführt und große Mengen an Abfall vermieden“, erklärt Jutta Brinkschulte. Interessant ist auch das nachhaltige Geschirr aus Litauen, Polen und Deutschland, das in der Box „Konsumieren & Essen“ gezeigt wird. Beim deutschen Projekt Kaffeeform zum Beispiel wird Kaffeeabfall aus der lokalen Gastronomie eingesammelt, mit nachwachsenden Rohstoffen angereichert und zu leichten, lange haltbaren Kaffeetassen und -bechern geformt. Aktuell befindet sich die Ausstellung noch bis zum 31. Dezember 2018 im Science Park Borås (Südschweden).

Ein weiterer Baustein von EcoDesign Circle ist die **Lernfabrik Ecodesign**. Hierbei handelt es sich um einen ein- bis zweitägigen kreativen Workshop, der sich an Produktdesigner und -entwickler, Ingenieure, Lehrer, Designdozenten, Start-ups, KMU und Existenzgründer richtet. Die Teilnehmenden lernen, ein kreislauffähiges System und Geschäftsmodell für ein Produkt zu entwickeln. Hierzu durchlaufen sie mehrere, auf Nachhaltigkeitsaspekte fokussierende Design-Sprints in interdisziplinären Gruppen, um die vorhandenen eigenen Sichtweisen zu durchbrechen.

### Fördern von Kreislauf-Design in der Wirtschaft

Zur Verbesserung der Innovations- und Designkompetenzen bietet das Projekt auch Auditierungen durch einen objektiven, externen Design-Manager und/oder Umweltspezialisten nach der Ecodesign-Audit-Methode an. Conrad Dorer erklärt das Prinzip so: „**Ecodesign-Audit** ist ein Instrument für Unternehmen und öffentliche Einrichtungen, das den aktuellen Stand in Bezug auf nachhaltiges und kreislauffähiges Design bewertet. Darüber hinaus zeigt es Perspektiven auf, indem es kreislauffähige Design-Möglichkeiten und -Ansätze identifiziert, die die jeweilige Organisation zukünftig nutzen kann.“ Die bisherigen Erfahrungen durch Audits im Partnerland Estland haben gezeigt, dass das Bewusstsein für Ecodesign in den Unternehmen stark variiert und Ecodesign noch zu selten als strategischer Wettbewerbsvorteil begriffen wird.

Unternehmen und Designbüros, die diese Chance bereits erkannt haben, können das dreitägige Beratungs- und Trainingsprogramm **Ecodesign-Sprint** für sich nutzen. Im Zusammenspiel und unter Moderation eines Experten zur Kreislaufwirtschaft bzw. Ecodesign werden hierbei jeweils zwei Geschäftskonzepte oder Prototypen nach dem Prinzip der Kreislaufwirtschaft entwickelt. Eines der Konzepte ist dabei ein kurzfristiger Vorschlag, den das Unterneh-



© Ines Bockhardt | UBA

men sofort im operativen Geschäft umsetzen kann. Das andere Konzept wird zu einer Roadmap oder einer Vision weiterentwickelt, die Ideen für längerfristige Veränderungen und Maßnahmen liefert. Beide Ansätze (Audit und Sprint) können auch integriert werden und eine Einheit bilden. Am Ende soll ein designtechnisch überarbeitetes bzw. nachhaltiger gestaltetes Produkt oder Dienstleistung stehen. Die Äußerung eines Sprint-Teilnehmers zeigt, wie gewinnbringend die Workshops sein können: „Sobald man die Kreislauf-Design-Brille einmal aufgesetzt hat, kann man sie nicht wieder ablegen“.

## ECODESIGN CIRCLE



**Kooperationsraum:** Ostsee

**Förderzeitraum:** März 2016 bis März 2019

**Themenschwerpunkt:** Wirtschaft, Arbeit, Leben

**Lead Partner:** Umweltbundesamt, Deutschland

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



**Conrad Dorer**  
Umweltbundesamt

„Der Ansatzpunkt des Projekts ist das Design – als Basis für Produkt- und Systeminnovationen. EcoDesign Circle will helfen, unsere Gesellschaft auf dem Weg zu einer Kreislaufwirtschaft voranzubringen. Durch Inspiration und Motivation, Ausprobieren und Weiterentwickeln, Über-den-Tellerrand-Blicken und immer wieder: Zusammenarbeit.“



## „Der Brexit mahnt uns, uns auf das zu konzentrieren, was uns verbindet“

### **Interview mit Carsten Westerholt, stellvertretender Leiter des Gemeinsamen Sekretariats des Nordseeraumprogramms**

Das Nordseeraumprogramm baut auf den Stärken der Region auf. Einen großen Beitrag zur Wirtschaft der Region leistet beispielsweise der Verkehrssektor. Er wird daher als besonderes Thema im Programm behandelt. Die vielen Elemente, die bereits für die unterschiedlichen Verkehrsträger vorhanden sind, bieten gute Möglichkeiten, das Verkehrsnetz im Nordseeraum grüner, schneller und besser miteinander zu verbinden. Die Gateway-Funktion der Region bedeutet auch, dass Transportentscheidungen, die hier getroffen werden, die Verkehrsmittelwahl auf einem großen Teil des restlichen Kontinents beeinflussen können. Ein weiteres wichtiges Konzept ist die Nachhaltigkeit. Durch die vielen niedrig liegenden Gebiete besteht im Nordseeraum ein erhöhtes Risiko schwerer Überschwemmungen als Folge des Klimawandels. Das Programm trägt deshalb dazu bei, den ökologischen Fußabdruck der Region zu verringern, den Schutz vor den Auswirkungen des Klimawandels zu verbessern und die Umwelt zu schützen. Infolge der Finanzkrise ist auch Innovation ein Schlüsselement, weshalb Wandel zur Erhöhung der Innovationskraft in allen Teilen des Nordseeraums gefördert wird. Carsten Westerholt zieht im Interview ein Resümee zu den Entwicklungen im Nordseeraumprogramm.

### **Wo steht das Programm zur Halbzeit der Förderperiode 2014 bis 2020? Wie ist aktuell die Resonanz bei den Akteuren?**

Auf dem Papier sieht es gut aus, und nicht nur dort. So haben wir die Meilensteine des Programms für das Jahr 2018 bereits zur Mitte des Jahres für alle unsere Förderbereiche erreicht und liegen auch im Hinblick auf den erwarteten Mittelabfluss auf Kurs.

Zurzeit werden insgesamt 48 Projekte mit mehr als 700 Partnern und einem Umfang von etwa 200 Millionen Euro in den Nordseegebieten gefördert. Darüber hinaus gibt es eine Vielzahl an neuen Projektideen für weitere Projekte. Diese Zahlen zeigen uns, dass das Programm von den Interessensgruppen im Nordseeraum gut auf- und wahrgenommen wird. Dies ist auch auf Projektebene zu beobachten. Viele Projekte liefern bereits wichtige und beeindruckende Ergebnisse. Eines der Beispiele ist das Projekt DUAL Ports, das erfolgreiche Pilotprojekte durchgeführt hat, die einen wichtigen Beitrag hin zu der Vision von CO<sub>2</sub>-freien Häfen in der Nordseeregion leisten.

### **Im Vergleich zu den vergangenen Förderperioden: Wie schätzen Sie das jetzige Programm ein?**

Die vergangene Projektperiode hat gezeigt, dass eine große Mehrzahl der Projekte ohne die Finanzierung durch das Nordseeraumprogramm nicht realisiert worden wären. Es gibt anhaltenden Bedarf für Kooperation und unsere Unterstützung hierzu. Deshalb haben wir, im Vergleich zu den vergangenen Förderperioden, das Programm weiter vereinfacht. Die Regeln für die Teilnahme am Programm wurden transparenter und leichter zugänglich gemacht.

Zur gleichen Zeit haben wir unsere Ergebnisorientierung verstärkt. Unser Ziel ist natürlich die territoriale Zusammenarbeit, um Menschen über Grenzen hinweg zusammenzubringen. Aber darüber hinaus ist es auch wichtig, auf die Ergebnisse unserer Projekte zu schauen und inwieweit diese zu nachhaltigem, integrativem und wissensbasiertem Wachstum für die Nordseeregion beitragen.

Eine Herausforderung in dieser Programmperiode sind die politischen Entwicklungen in der Europäischen Union. Hierbei ist natürlich vor allem Brexit zu nennen, der viele Fragen zur Zukunft unserer britischen Projektpartner aufgeworfen hat.

### **Wie lautet Ihre Einschätzung zu den Verordnungsentwürfen für die neuen Interreg-Programme, die im Mai 2018 veröffentlicht wurden?**

Momentan sind die Verordnungen natürlich nur ein Entwurf und wir müssen jetzt abwarten, ob sie tatsächlich noch vor den Wahlen zum Europäischen Parlaments Mitte 2019 und der Neubesetzung der Kommission verabschiedet werden. Basierend auf der Vorlage gehen wir davon aus, dass die neuen Interreg-Programme weiter vereinfacht werden können, was von unserer Seite sehr zu begrüßen ist. So sieht der Verordnungsentwurf beispielsweise vor, dass Abrechnungsverfahren vereinfacht werden und die Fördertöpfe flexibler an die entsprechenden Bedarfe angepasst werden können. Auch die Idee, dass funktionierende Strukturen verschlankt und übernommen werden können, finde ich sehr gut. Der transnationale Bereich soll finanziell gestärkt werden, wobei man auch wissen muss, dass die Förderung für Interreg insgesamt verringert werden soll, wenn auch in geringem Maße. Im Hinblick auf die zukünftigen Zuschnitte der Programmräume gibt es zur Zeit viel Gesprächsbedarf über die Vorschläge der Kommission.

### **Was wünschen Sie sich für die Zukunft des Nordseeraumprogramms?**

Ich würde mir wünschen, dass wir die intensive Zusammenarbeit zwischen den Regionen im Nordseeraum noch weiter stärken. Der Brexit mahnt uns, uns auf das zu konzentrieren, was uns verbindet, und nicht auf das, was uns trennt. Und: Grenzen können Kooperation nicht stoppen.

**Das ausführliche Interview finden Sie auf der Webseite:**  
[www.interreg.de](http://www.interreg.de) unter Aktuelles > Meldungen





## SubNodes: Vernetzung von ländlichen Regionen mit internationalen Verkehrsknoten

Wie können Regionen ihr sekundäres Verkehrsangebot an existierende Hauptknotenpunkte des Schienennetzes anpassen? So lautet die zentrale Frage im Mitteleuropa-Projekt SubNodes. Denn mit dem Ausbau der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) entstehen gegenwärtig wichtige Verkehrsknotenpunkte im Schienenverkehr, auch abseits großer Metropolen. Die Nahverkehrsanbindung des Umlandes an diese Hauptknotenpunkte („Nodes“) ist allerdings oft nicht ausreichend vorhanden, sodass die Regionen nur eingeschränkt von den Hochgeschwindigkeitsnetzen profitieren können.

Vor diesem Hintergrund ist es Ziel des Projektes SubNodes, geeignete Mittelzentren zu intermodalen, sekundären Knoten des öffentlichen Personennahverkehrs zu entwickeln, um Fahrgästen eine durchgängige, attraktive Reisekette zu ermöglichen. Insgesamt wirken beim Projekt neun Partner aus Tschechien, Polen, der Slowakei, Slowenien, Deutschland und Italien mit. Die Leitung hat das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL). „Mit dem Thüringer ICE-Knoten in Erfurt ergeben sich vielfältige Chancen für die Landesentwicklung, die weit über die Grenzen der Landeshauptstadt Erfurt hinausgehen“, so Dr. Klaus Sühl, zuständiger Staatssekretär.

### Grundlage: Entwicklung einer Subknoten-Strategie

Ein Partnertreffen in Ljubljana (Slowenien) im Januar 2018 bietet den Rahmen für die Diskussion der Subknoten-Strategie, die das Institut Verkehr und Raum (IVR) der Fachhochschule Erfurt entwickelt hat. Die Partner sind sich einig: Das Ziel, das regionale Verkehrssystem besser mit dem nationalen und transnationalen System zu verbinden, kann nur durch den Aufbau hierarchischer Verkehrsnetze und aufeinander abgestimmter Verkehrsdienstleistungen erreicht werden. Hierfür bilden Subknoten ein wichtiges Scharnier, an denen klassische öffentliche und alternative Transportmodi aus der Region zusammentreffen. Im Rahmen des Meetings erarbeiten die neun Partner einheitliche Kriterien zur Identifizierung von Subknoten in Mitteleuropa, Indikatoren zur Abgrenzung ihres Einzugsgebiets und Qualitätskriterien für den öffentlichen Verkehr innerhalb dieses hierarchischen Netzes.

### Praxistest: Ansätze der Projektpartner

Beim folgenden Partnertreffen in Poznań und Wągrowiec (Polen) im August 2018 präsentieren die Projektpartner die identifizierten Subknoten in ihren jeweiligen Regionen und klären über deren Stärken und Schwächen auf. Das Treffen legt den Grundstein für die anstehende Ableitung von Maßnahmen und Pilotaktionen. Für Thüringen bedeutet dies konkret: „In einem Pilotprojekt wollen wir das Mittelzentrum Sömmerda gemeinsam mit dem gleichnamigen Landkreis exemplarisch zu einem Subknoten für den Hauptknoten Erfurt entwickeln. Um dieses Ziel zu erreichen, arbeiten wir an einem Konzept zur landkreisweiten Integration der öffentlichen Verkehrsmittel. So sollen in einem ersten



© Gerald Stöger

Schritt die Bus- und Bahnlinien besser miteinander verknüpft und deren Fahrpläne integriert werden, damit Menschen schneller und mit verlässlichen Anschlüssen zwischen Erfurt und den Gemeinden des Landkreises Sömmerda pendeln können“, erklärt Projektkoordinator Dr. Klaus Bongartz vom TMIL.

### Meilensteine: Fachliche und politische Arbeit

Neben der Netzintegration beschäftigen sich die Partner auch mit notwendigen Services, die das System aus Haupt- und Subknoten leisten können muss. Beim nächsten geplanten Meeting Anfang Februar 2019 in Brno (Tschechien) geht es deshalb um die Fragestellung, wie intelligente intermodale Tools das Umsteigen an Subknoten reibungsloser gestalten können.

Am 21. Mai 2019 ist dann eine Konferenz in Erfurt mit politischen Vertretern und Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und -verbänden sowie der Wissenschaft geplant. „Wir streben an, ein politisches Commitment aller Partnerregionen zu erzielen, die im Projekt entwickelte Strategie bei der zukünftigen Planung ihrer Nahverkehrspläne zu berücksichtigen und so die Erreichbarkeitsvorteile des TEN-V-Netzes auch in die Fläche zu tragen“, so Projektmanagerin Melanie Tulke.



**Dr. Klaus Bongartz**

Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

„Für mich gehört die Arbeit des Projekts zur Daseinsvorsorge für die Zukunft der Menschen in ländlichen Regionen Europas. Mit Hilfe des Projekts SubNodes sollen Einwohner und Betriebe mittelfristig einen messbaren Nutzen von der guten Erreichbarkeit der europäischen Hauptverkehrsachsen im Bahnverkehr davontragen.“

[www.interreg-central.eu/subnodes](http://www.interreg-central.eu/subnodes)

## Die „Andockförderung“ des Bundesprogramms Transnationale Zusammenarbeit

Das Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit ist mittlerweile den meisten Interreg-Akteuren in Deutschland ein Begriff. Mit dieser Förderung unterstützt das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat deutsche Interreg B-Projekte, die ein Thema von besonderem Bundesinteresse bearbeiten. Neben der „Kofinanzierung“ und der „Vorlaufförderung“ gibt es als dritte Förderkategorie die „Andockförderung“. Während die beiden ersten relativ selbsterklärend sind (Unterstützung beim Eigenanteil, den die deutschen Partner in Interreg-Projekten erbringen müssen bzw. Unterstützung bei der Antragstellung) hört sich „Andockförderung“ zunächst etwas sperrig an. Was genau verbirgt sich hinter dem Begriff, an wen richtet sich diese Unterstützung und wie können sich Interessenten bewerben?

### Worum geht es bei der Andockförderung?

Wer im Rahmen eines Interreg B-Projekts zusätzliche Maßnahmen umsetzen möchte, die zu einer nachhaltigen Stadt- bzw. Regionalentwicklung in der jeweiligen Region in Deutschland beitragen, der kann für diesen extra Baustein die Andockförderung beantragen. Während bei Interreg-Projekten stets der transnationale Mehrwert im Vordergrund steht, ist das Besondere hierbei, dass der Fokus der Andockvorhaben auf der deutschen Partnerregion liegt. Der lokale bzw. regionale Nutzen der transnationalen Ergebnisse steht somit im Mittelpunkt. Aufbauend auf den gemeinsamen Aktivitäten und Ergebnissen des Interreg-Projekts vertieft und ergänzt der deutsche Projektpartner die Arbeit vor Ort. Dies geschieht zum Beispiel durch die regionale Anwendung transnationaler Outputs, die regionale Kommunikation von Ergebnissen oder die Verstetigung der begonnenen Aktionen.

### Zwei Typen von Andockprojekten

Neben der zuvor beschriebenen Umsetzung zusätzlicher lokaler Projektbausteine (Typ 1 „Regionale Vertiefung und Verstetigung“) gibt es auch einen zweiten Typ der Andockförderung: Die „Thematische Vernetzung“. Oftmals werden in den sechs Interreg B-Räumen, an denen Deutschland beteiligt ist, Projekte mit gleichem oder ähnlichem Themenschwerpunkt gefördert. Das Ziel von Andockprojekten dieses Typs ist die innerdeutsche Vernetzung solcher inhaltlich vergleichbarer Interreg B-Projekte. Durch den fachlichen Austausch bekommen sie die Chance, die Reichweite der Projektergebnisse zu vergrößern.



Ausräumen regionaler Nutzungskonflikte im Projekt CHIAPAS © redaktion93, Fotolia

### Der richtige Zeitpunkt

Andockfinanzierungen werden in einer Förderperiode dann attraktiv, wenn viele Interreg-Projekte erfolgreich angelaufen sind, so wie das momentan der Fall ist. Ein Andockvorhaben ist vor allem sinnvoll, wenn ein Interreg-Projekt so weit vorangeschritten ist, dass sich regionale Lücken oder Ergänzungsbedarfe zum transnationalen Projekt herausstellen, die dieses nicht abdeckt oder abdecken kann.

Das Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit ist in der Regel zweimal jährlich für Projektanträge geöffnet. Ein Stichtag für das Einreichen von Anträgen ist im September verstrichen, der nächste wird voraussichtlich im ersten Quartal 2019 sein. Wir werden Sie über den Interreg-Newsletter informieren, sobald der Aufruf startet.

### Die Förderung

Das Besondere an der Andockförderung ist, dass alle deutschen Partner von Interreg B-Projekten förderfähig sind. Zum Vergleich: Kofinanzierungen und Vorlauffinanzierungen aus dem Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit richten sich nur an deutsche Lead Partner. Eine Andockförderung beträgt maximal 50.000 Euro, wobei zusätzlich eine Eigenbeteiligung von 25 bis 50 Prozent nötig ist. Die Laufzeit liegt in der Regel bei rund einem Jahr. Sie kann aber auch länger sein, wenn dies inhaltlich sinnvoll ist. Wichtig ist es, darzustellen, warum die Andockaktivität nicht im Rahmen des Interreg-Projektes stattfinden kann bzw. konnte.

### Beispiele „Regionale Vertiefung und Verstetigung“

Im Andocktyp 1 „Regionale Vertiefung und Verstetigung“ ist das **CHIAPAS-Projekt** ein gutes Beispiel. Es dockt an das Nordwesteuropa-Projekt CHIPS an, bei dem es um Radschnellwege als eine neue, effiziente und kostengünstige Lösung im Alltagsverkehr geht. Im Interreg-Projekt steht die generelle Machbarkeit und der Auf- bzw. Ausbau der Radschnellwege sowie eine aktive Bewerbung bei möglichen Nutzern im Vordergrund. Beim Andockvorhaben dagegen geht es darum, Nutzungskonflikte auszuräumen, die sich zwischen den Radschnellwegen, landwirtschaftlichem Verkehr und landschaftlichen Schutzgebieten ergeben. Als Ergebnis des Andockprojektes sind zum Beispiel gemeinschaftlich akzeptierte Lösungswege und Maßnahmenpläne angestrebt, als Basis für regional koordinierte Aktivitäten.





Die Andockförderung (Typ 2) unterstützt die innerdeutsche Vernetzung inhaltlich vergleichbarer Interreg B-Projekte © vege, stock adobe.com

Ziel des zweiten Beispiels dieses Andocktyps ist die Entwicklung eines Leitfadens für nachhaltige Sportgroßveranstaltungsbauten im Alpenraum. Am Beispiel einer Pilotregion werden auf Basis des Projekts **CESBA Alps** Kriterien für zukunftsfähige Sportbauten erarbeitet, um die Regionalentwicklung zu stärken. Schwerpunkte sind die Nachhaltigkeitsbewertung des Status Quo der Region, die Entwicklung von ganzjährigen Nutzungskonzepten und die Prüfung der Übertragbarkeit der Ergebnisse auf andere Regionen.

.....  
**Weitere Informationen zum Projekt CESBA Alps:**  
[www.alpine-space.eu/projects/cesba-alps/en/cesba](http://www.alpine-space.eu/projects/cesba-alps/en/cesba)  
 .....

**Beispiele „Thematische Vernetzung“**

Im Andocktyp 2 „Thematische Vernetzung“ ist **TransRegio Alliance** ein gutes Beispiel. Hier haben sich deutsche Partner aus aktuellen Interreg-Projekten der Programmräume Mitteleuropa und Ostsee zusammengefunden, die sich alle mit Themen wie CO<sub>2</sub>-armer Verkehr, Korridorentwicklung sowie Hinterlandanbindung beschäftigen. Gemeinsam mit politischen und operativen Verkehrsakteuren aus allen fünf ostdeutschen Bundesländern haben sie eine Allianz gegründet. Das Ziel ist, die Reichweite und den Wirkungsgrad der Projektergebnisse für eine gemeinsam abgestimmte Raumentwicklung zu vergrößern und informelle Kooperationsstrukturen zu festigen.

.....  
**Weitere Informationen zum Projekt TransRegio Alliance:**  
[www.deutscher-verband.org/aktivitaeten/projekte/transregio-alliance.html](http://www.deutscher-verband.org/aktivitaeten/projekte/transregio-alliance.html)  
 .....

Soziale Innovationen können durch die Professionalisierung sozialer Unternehmungen und Initiativen einen Beitrag zur Daseinsvorsorge und sozialen Teilhabe in vom demografischen Wandel

betroffenen Regionen leisten. Ziel des Andockvorhabens **SEMPRE** ist es, herauszuarbeiten, welche Rolle das Konzept „soziale Innovation“ in der Europäischen Territorialen Zusammenarbeit derzeit spielt und zukünftig spielen kann. Hierfür werden Interreg B-Projekte mit Schwerpunkt auf sozialer Innovation vernetzt. Außerdem werden ein gemeinsames Positionspapier und eine Roadshow erarbeitet und auf einer Tagung in Berlin vorgestellt, um die Bedeutung der sozialen Innovation in der Europäischen Territorialen Zusammenarbeit und der regionalen Entwicklung zu unterstreichen.

.....  
**Weitere Informationen zum Projekt SEMPRE:**  
[www.sempre-project.eu](http://www.sempre-project.eu)  
 .....



Das Andockvorhaben SEMPRE vernetzt Projekte zur sozialen Innovation © A.Pochau, Fotolia

.....  
**Weitere Informationen zur Andockförderung:**  
[www.interreg.de](http://www.interreg.de) unter Bundesförderung > Arten der Förderung  
 .....

## Auswertung der länderübergreifenden Vernetzung in Interreg V B: Transnationaler Charakter weiter gestärkt

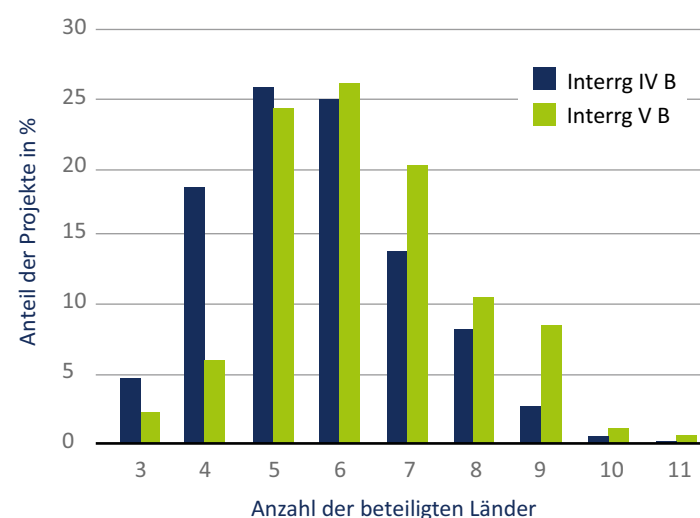
Gemäß der EU-Verordnung zur Europäischen Territorialen Zusammenarbeit müssen in einem transnationalen Interreg-Projekt Institutionen aus mindestens zwei Ländern zusammenarbeiten. Manche Programme mit deutscher Beteiligung haben diese Schwelle auf bis zu vier Länder erhöht. In der letzten Förderperiode 2007 bis 2013 arbeiteten im Durchschnitt Partner aus 5,6 Ländern in einem Vorhaben zusammen. Die Vorgabe der EU wurde somit weit übertroffen. In Interreg V B ist der Wert sogar noch gesteigert worden, denn in der aktuellen Förderperiode kooperieren im Durchschnitt Institutionen aus 6,3 Ländern in einem Projekt. Somit ist der transnationale Charakter in der Projektarbeit weiterhin gestärkt worden. Dabei sind aber nicht nur die Mittelwerte interessant, sondern auch die Verteilung über alle Projekte, wie die Abbildung rechts zeigt.

Deutlich wird, dass gerade der Anteil der Projekte mit vielen Ländern im Vergleich der beiden Förderperioden zugenommen hat. Während in Interreg IV B die Hälfte der Projekte (50,7 %) sechs und mehr Länder umfasste, so liegt dieser Anteil in Interreg V B bei zwei Dritteln (67,3 %). Damit zeigt sich ein gestärkter transnationaler Charakter der Interreg B-Projekte. Diese Entwicklung ist nicht ausschließlich, aber doch recht stark durch den neu hinzugekommenen Donaunraum bedingt. Dieser Raum ist mit 14 beteiligten Staaten besonders groß.

Über die sechs Programmräume mit deutscher Beteiligung lässt sich folgender Zusammenhang aufzeigen: Je mehr Länder in einem Kooperationsraum liegen, desto vielfältiger sind auch die Projektkonsortien. Allerdings haben auch die fünf „alten“ Inter-

reg-Programme mit deutscher Beteiligung die durchschnittliche Zahl der beteiligten Länder gesteigert – von 5,6 Ländern in Interreg IV B auf 6,0 in Interreg V.

### Übersicht über die Anzahl beteiligter Länder in einem Interreg-Projekt



Quelle: BBSR-Projekt Datenbank

**Weitere Informationen über geförderte Interreg B-Projekte erhalten Sie in der BBSR-Projekt Datenbank:**

[www.interreg.de](http://www.interreg.de) unter Projekte > Projekt Datenbank