

An die Mitglieder der AGEG

Gronau, 30.09.03

\\server\daten\DATA\WPWINALG\AGEG\2003\Briefe09\Maritime Kooperation 3009.doc

Maritime grenzübergreifende Kooperation

Sehr geehrte Damen und Herren,

in unserer letzten Präsidiumssitzung ist über das Seminar zur grenzübergreifenden Zusammenarbeit am 15.10.2003 (Sizilien) im Rahmen der italienischen Ratspräsidentschaft gesprochen worden. Über die maritime Kooperation, die dort auch eine wesentliche Rolle spielen wird, hat es anschließend Diskussionen zwischen Mitgliedern des Präsidiums gegeben. Deswegen möchten wir nachstehend die Position der AGEG nochmals beschreiben:

- 1) Wir begrüßen und unterstützen alle Formen der maritimen Zusammenarbeit (grenzübergreifend, interregional oder transnational). Als Arbeitsgemeinschaft widmen wir uns verständlicherweise mit Vorrang der grenzübergreifenden Zusammenarbeit, d. h. der täglichen Kooperation in allen Lebensbereichen von benachbarten Regionen entlang einer (Wasser)grenze, wie dies auch der Definition von INTERREG A entspricht.
- 2) Wie die Auswertung der maritimen Kooperation sowie der INTERREG-Programme IIA ergeben hat, erfolgt die Kooperation über Seegrenzen hinweg in unterschiedlicher Intensität (siehe auch beiliegende Auszüge aus dem Praktischen Handbuch zur grenzübergreifenden Zusammenarbeit, veröffentlicht von der Europäischen Kommission, GD Regionalpolitik und einem AGEG-Dokument, Anl. 1 + 2). Neuere Auswertungen der EU-Kommission bestätigen diese Aussagen mit kleinen Nuancen.
- 3) Wir haben für das Seminar zur grenzübergreifenden Zusammenarbeit im Rahmen der italienischen Ratspräsidentschaft auf Wunsch der Organisatoren beiliegenden Brief (siehe Anlage 3) gesandt. Er ist in den Vorbereitungsgesprächen auf weitgehende Zustimmung gestoßen. Darin plädieren wir dafür, eine Konfrontation zwischen Regionen an Land- und Seegrenzen zu vermeiden und INTERREG A als Einheit zu erhalten. Denn ein spezielles maritimes Programm würde mit großer Wahrscheinlichkeit Forderungen nach sich ziehen für ein Programm zugunsten der Berggebiete, der Flüsse etc.
- 4) Maritime Grenzregionen sollten alle mit einem Nachbarn auf der anderen Seite der Grenze kooperieren, variabel gestaltet entsprechend ihren Bedürfnissen und Möglichkeiten.

- 5) Es gibt Beispiele erfolgreicher maritimer Zusammenarbeit unter A (z. B. Åland/ Kvarken/ Öresund, Kent/ Nord-Pas-de-Calais etc.). Und es gibt Beispiele, wo es nicht so gut gelingen konnte auf Grund der großen Entfernung oder politischer Bedingung, so insbesondere an einigen maritimen Außengrenzen (z. B. Italien/ Griechenland und Andalusien/ Marocco).
Wenn grenzübergreifende maritime Zusammenarbeit in der durch gute Beispiele belegten intensiven Form (alltäglich/ alle Bereiche) möglich ist, sollten in Zukunft weitere benachbarte maritime Regionen in INTERREG A gefördert werden, z. B. zwischen Sizilien/ Malta.
- 6) Es gibt jedoch auch Küstenregionen, die aufgrund der großen Entfernung über das Wasser hinweg diese intensive Kooperation nicht durchführen können, die aber in ausgewählten Sektoren sehr sinnvolle und nutzbringende gemeinsame Projekte und Strategien auf den Weg bringen können. Deren bilaterale Kooperation mit der maritimen Nachbarregion sollte aus INTERREG B oder C gefördert wurde. Vorzuziehen wäre INTERREG C, das entsprechend abzuändern ist zugunsten einer unmittelbaren bilateralen Zusammenarbeit zwischen Regionen über weitere Entfernungen (auch benachbarte maritime Regionen) hinweg: so wie der Begriff *interregional* eigentlich zu interpretieren ist. Dementsprechend wären ausreichende Geldmittel in INTERREG C zur Verfügung zu stellen (z. B. von INTERREG B).
- 7) INTERREG A wäre in seinem Bestand gefährdet, wenn z. B. alle maritimen Regionen Italiens aufgenommen werden (u. a. weil man dort den größten Anteil der EU-Mittel für INTERREG sieht). Denn dies würde fast automatisch die Forderung nach sich ziehen, dass alle Küstenregionen Spaniens, Schwedens, Deutschlands oder Großbritanniens und Irlands, die bisher nicht in INTERREG A berücksichtigt sind, auch dort einzubeziehen sind.
- 8) Zur zukünftigen Mittelverteilung in INTERREG: Mit einiger Wahrscheinlichkeit wird es eine EU-Verordnung für INTERREG in separater Form geben (innerhalb oder außerhalb der Strukturfonds). Damit wäre zu diskutieren:
- Eine gemeinsame Mittelzuweisung pro Grenze oder Programm und nicht nach Mitgliedstaat. Dies könnte die Qualität der Programme positiv beeinflussen.
 - Entwicklung grenzübergreifender Kriterien, z. B. der gemeinsamen wirtschaftlichen Situation (wie grenzübergreifende Brutto-Inlandsprodukt, Kaufkraft etc.).
 - Kann damit die „Anhäufung“ von EU-Geld auf der einen Seite der Grenze durch nationale Ziel 1-Gebiete vermieden werden, was die Kooperation nachweislich erschwert hat? Kann diese nationale Situation besser in gemeinsamen Kriterien berücksichtigt werden, zumal es tatsächlich gemeinsame Konten für INTERREG geben soll?

Wir hoffen, damit eine zukunftsweisende Diskussion zu eröffnen.

Mit freundlichen Grüßen

Jens Gabbe
Generalsekretär

Annex I

The type of actions is linked to the level of connection / degree of separateness in the border regions, and can be classified into three categories:

- **sea bound activities** have generated the most genuine examples of cross-border cooperation on borders with close connections. This cooperation normally includes transport, environment, and resource management. In some cases, such actions have provided a focus for strategic cross-border development as in the development of cross-border networks. However, sea-bound actions are by themselves sufficient to achieve a fully integrated cross-border approach, and this is manifested especially in more separated border regions where actions have tended to be parallel rather than cross-border and generally most of the infrastructure takes the form of stand-alone projects;
- actions of a genuine **cross-border nature**, often build on an extension of sea bound cooperation and include actions in the areas of tourism and economic development. For example, cross-border tourism projects are often built on the improvement in transport infrastructure which facilitates access to/from the region and the joint exploitation of tourism potential. Similarly, economic development is promoted through improved cross-border transport connections and environmental improvements. Cooperation on labour market matters, including training and other human resources projects, represents the most advanced indication of a high degree of connection between the two sides of the border. Maritime border regions which are closely connected have the potential to treat the two border regions as a single economic unit and have the potential to generate genuine cross-border cooperation in tourism, economic development and labour market/human resources
- actions of an **inter-regional** nature are most prevalent in border regions which are most separated and focus on the development of linkages and exchanges of experience between local governments, NGOs, chambers of commerce etc. However, even in closely connected borders many of the preparatory and early-stage projects tend to be of a less intensive nature akin to inter-regional cooperation. The absence of a tradition in cross-border cooperation, a cross-border strategy, and an effective cross-border structure will militate against genuine cross-border actions, and is likely to result in isolated cooperation actions along inter-regional lines.

\\server\daten\DATA\WPWINALG\AGEG\2003\Briefe09\Leygues 2509.doc

Anlage 2

Maritime Grenzen

Regionen mit maritimen Grenzen liegen sowohl an den Binnen- als auch an den Außengrenzen der EU. Sie umfassen unterschiedliche Entwicklungsstufen – von Ziel 1 Gebieten bis hin zu Regionen ohne Zielstatus im Rahmen der Europäischen Strukturfonds. Nur gewisse maritime Grenzgebiete sind unter INTERREG förderfähig (4 maritime Programme unter INTERREG I und 17 maritime Programme entlang der Binnen- und Außengrenzen der EU unter INTERREG IIA). Die nordischen Länder weisen eine besonders lange Tradition im Bereich der Zusammenarbeit an Seegrenzen auf.

Schlüsselemente, die eine intensive grenzübergreifende Zusammenarbeit an Seegrenzen begünstigen, sind:

- Eine kurze Entfernung zwischen den Ufern der Grenzregionen, sowie gute Kommunikationsverbindungen (Häfen, Fährverkehr), die "Gateway"-Funktionen für den freien Verkehr von Gütern und Personen sowie für den internationalen Verkehr ermöglichen.
- In einigen Fällen, in denen die Grenzregionen sehr nahe zueinander liegen, wurde die Zugänglichkeit durch die Schaffung von festen Verbindungen zwischen den betroffenen Ufern noch verbessert (z.B. durch den Tunnel unter dem Ärmelkanal zwischen dem Vereinigten Königreich und Frankreich, die Brücke über den Øresund zwischen Dänemark und Schweden), was die Seegrenze im Grunde teilweise in eine "Landgrenze" umwandelt.
- Starke historische Beziehungen und kulturelle Ähnlichkeiten (z. B. zwischen Dänemark/Schweden/Finnland, zwi-

schen Estland/Finnland oder zwischen Irland/Wales);

Die Prioritäten für die maritimen Grenzgebiete umfassen hauptsächlich folgende Aspekte:

- allgemeine Verbesserung der Transportverbindungen, insbesondere in Ziel 1 Regionen (z. B. GR/I), um Zugänglichkeitsschwierigkeiten zu überwinden. Dies betrifft die Transportart (Fähren, Zug, etc.), die Reisedauer von einer Grenzregion zur anderen, die Kosten, die Entfernung (Nähe der Regionen beiderseits der Grenze) und spezifische Gesichtspunkte:
- die "Gateway"- Funktion als Hauptzug und Transitverbindung zu internationalen Märkten (z. B. Finnland/Schweden);
- Lücken in der Transportinfrastruktur und im beide Grenzregionen verbindenden Transport- und Kommunikationsnetz (Zugangspunkte),
- Umweltmonitoring, -schutz und –management, gemeinsame Entwicklung und gemeinsames Management der Naturressourcen,
- Stärkung der grenzübergreifenden Region als wirtschaftliche Einheit. Dies betrifft insbesondere sehr nahe zueinander liegende maritime Grenzregionen mit starken historischen und kulturellen Verbindungen (gemeinsame Aktionen im Bereich der Wirtschaftsentwicklung, des Tourismus, der Unternehmenszusammenarbeit, der Forschung und Ausbildung), (z. B. Åland-Inseln),
- die Herausforderung für weiter voneinander entfernt liegende Regionen besteht in der Entwicklung von Kontakten und Netzen zwischen verschiedensten Behörden und Organisationen im Rahmen der interregionalen Zusammenarbeit.

Bei den **internen maritimen Grenzprogrammen** gibt es wichtige Unterschiede, die im wesentlichen geographisch gruppiert werden können (siehe Tabelle 1).

Alle fünf Programme der Gruppe Nord (Fyn-Kern, Storstrom-Ostholstein, Øresund, Åland und Kvarken-MittSkandia -S/F) haben permanente, regionale/lokale grenzübergreifende Strukturen, die für praktisch alle technischen Aspekte der Entwicklung und des Managements der INTERREG-IIA-Programme verantwortlich gewesen sind. Mit Ausnahme von Øresund gibt es für all diese Programme ein gemeinsames Bankkonto für die EU-Beiträge.

Dies steht im Widerspruch zu den drei südeuropäischen Programmen (Griechenland-Italien, Korsika-Sardinien, Korsika-Toskana), die unterentwickelt sind hinsichtlich grenzübergreifender institutioneller Arrangements. Aber es bestehen erste Anzeichen einer wichtigen Basisinitiative, um auf regionaler/lokaler Ebene permanente Strukturen zu schaffen.

Die drei westeuropäischen Programme (Irland.Wales, Rives-Manche und Kent-NPC) stellen eine Zwischenform dar, wo spezifische grenzübergreifende Programm-Management-Arrangements für die Zwecke von INTERREG getroffen worden sind. Diese Arrangements umfassen keine gemeinsamen Strukturen, aber statt dessen das koordinierte Arbeiten kompetenter zentraler und regionaler/lokaler Regierungsbehörden sowie Sozialpartner von beiden Seiten der Grenze in gemeinsamen Komitees und Arbeitsgruppen. Auf diese Weise werden die Programmentwicklung und die technischen Aspekte des Programm-Managements mit einem hohen Grad an grenzübergreifender Kooperation betrieben.

Im Rahmen von INTERREG IIA werden keine grenzübergreifenden Strukturen und Verfahren für die Programmentwicklung und das Programm-Management in den **externen maritimen Programmen** genutzt. Die einzige Ausnahme findet sich bei der schwedisch/norwegischen Komponente des Kvarken-MittSkandia-Programms (SF/S/N), wo der Kvarken-Rat die Verantwortung für das Programm-Management trägt. Allerdings handelt es sich um ein Programm gemischter Art, das interne und externe EU-Grenzen umfasst sowie Land- und Meeresgrenzen.

\\server\daten\DATA\WPWINALG\AGEG\2003\Briefe09\Leygues 2509.doc

Annex 3

**Regione Siciliana
Ufficio di Bruxelles
Avv. Francesco ATTAGUILE
Bastion tower 21 level
5, Place du Champ de Mars
B-1050 Bruxelles**

Gronau, 08.09.03

\\server\daten\DATA\WPWINALG\AGEG\2003\Briefe09\Attaguile 0809.doc

Seminar am 13./14. Oktober in Sizilien

Sehr geehrter Herr Attaguile,

sehr herzliche Gratulation zu den Planungen der Konferenzen im Rahmen der italienischen Ratspräsidentschaft.

In der Anlage darf ich Ihnen den Entwurf unseres Papiers über die zukünftige Ausgestaltung der grenzübergreifenden, transnationalen und interregionalen Zusammenarbeit sowie zur Rolle der EU und der regionalen/lokalen Gebietskörperschaften übersenden.

Wie bereits in Brüssel besprochen, schlage ich vor, den Arbeitstitel für die Konferenz etwas abzuändern in „Les frontières de la nouvelle Europe – problèmes et perspectives“ (evtl. könnte man hinzufügen: speziell für die neuen Außengrenzen und die maritimen Grenzen im Mittelmeerraum). Ich empfehle wegzulassen: Régions à objectif 1.

Begründung: Es handelt sich um ein Perspektive-Seminar. Psychologisch und finanziell wird der Begriff „objectif 1“ in Zukunft vor allem mit den Assoziierten Staaten in Zusammenhang gebracht. In Südeuropa wird früher oder später das Ziel 1 auslaufen. Außerdem gibt es eine neue INTERREG-Regulierung, mit großer Wahrscheinlichkeit getrennt von den Strukturfonds. Damit ist völlig unsicher, ob „objectif 1“ weiterhin als Maßstab für Gemeinschaftsinitiativen gilt. Es hat sich sogar in der grenzübergreifenden Zusammenarbeit von INTERREG A als problematisch erwiesen, wenn auf einer Seite der Grenze ein „großer Haufen Geld“ durch Ziel 1-Gebiete aufgehäuft wird und auf der anderen Seite nicht. Dies erschwert eher die Zusammenarbeit. Die Bestrebungen gehen dahin, gemeinsame Kriterien für ein grenzübergreifendes Gebiet insgesamt zu entwickeln, sicherlich nach Entwicklungsstand, Einkommen etc..

Wir sollten bei der Veranstaltung auch eine Konfrontation zwischen Land- bzw. maritimen Grenzen vermeiden. Ein spezielles maritimes Programm in INTERREG trägt die Gefahr in sich, dass dann auch ein Berggebiete-Programm, ein

Überschwemmungs- oder Dürreprogramm für Flussgebiete gefordert wird usw. Damit wird die INTERREG-Initiative insgesamt politisch gefährdet. Charme und politische Anerkennung liegen bei INTERREG A vor allem darin, dass es für ganz Europa gilt, abgestuft natürlich nach den jeweiligen wirtschaftlichen Bedürfnissen. Wenn alle maritimen Grenzen jetzt in INTERREG A drängen, weil dort das meiste Geld ist, bedeutet dies mit großer Wahrscheinlichkeit das Ende von A in der heutigen EU. Wenn alle italienischen maritimen Grenzen hineinkommen, kann man nicht verhindern, dass alle maritimen Grenzen in Spanien, England, Schweden, Deutschland auch hineindrängen.

In vielen maritimen Grenzgebieten kann aufgrund der großen Entfernung jedoch der sehr schwierige Maßstab von INTERREG A (Zusammenarbeit von unmittelbar benachbarten Gebieten entlang einer Grenze in allen Lebensbereichen und allen Sektoren) nicht erfüllt werden. (Beispiel: Die grenzübergreifenden Programme Italien/Griechenland und Andalusien/Marokko stehen stark in der Kritik, da dort sehr viel Geld ist und nach A-Kriterien nur sehr wenig passiert und auch nur sehr wenig passieren kann). Dies ist keine Kritik an maritimen Grenzgebieten, sondern Realität. Allerdings gibt es auch eine erfolgreiche maritime Zusammenarbeit in INTERREG A, wo die benachbarten Grenzgebiete aber geographisch relativ eng zusammenliegen (z. B. Åland, Öresund, Kent-Nord-Pas de Calais, in Zukunft Sizilien/ Malta etc.).

Man sollte sich in maritimen Grenzgebieten auf das konzentrieren, was man erfolgreich leisten kann bei großen Entfernungen: Zusammenarbeit in ausgewählten Sektoren. Dementsprechend müsste die transnationale und interregionale Kooperation umgestaltet werden, weg von Studien, hin zu tatsächlichen Kooperationsprojekten, vor allem im maritimen Bereich mit entsprechender finanzieller Ausstattung. Es ist Zeit bis 2007, einen neuen, verbesserten, kreativen Ansatz zu finden. Unser Vorschlag zielt also darauf, bedarfsorientiert so zu fördern, dass ein Erfolg sichergestellt ist. Man muss angesichts der scharfen Kontrollen, die das Europäische Parlament fordert, auch an die zukünftige Auswertung von INTERREG-Programmen und die Nachprüfbarkeit von Ergebnissen denken.

Diese Überlegungen zu maritimen Gebieten sind ein erster Denkansatz, der zu diskutieren wäre.

Für Rückfragen stehe ich selbstverständlich jederzeit Ihnen und den Mitarbeitern der italienischen Regierung zur Verfügung.

Leider kann ich nicht bei der Sitzung in Rom und am 2. Oktober anwesend sein, aber ich kann jederzeit zwischendurch nach Brüssel kommen, um mich weiter mit Ihnen abzustimmen.

Mit freundlichen Grüßen

Jens Gabbe
Generalsekretär