

**Diskussionsdokument**

**DIE ZUKUNFT MARITIMER ZUSAMMENARBEIT**

**November 1998**

## **Inhalt**

<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Gegenwärtiger Stand der Kooperation an Meeresgrenzen</b>	<b>3</b>
<b>2.1</b>	<b>Maßnahmen im Rahmen von Interreg-IIA-Programmen</b>	<b>3</b>
<b>2.1.1</b>	<b>Maßnahmen nach Sektoren</b>	<b>5</b>
<b>2.1.2</b>	<b>Art der Maßnahmen</b>	<b>8</b>
<b>2.2</b>	<b>Programmentwicklung und Managementstrukturen</b>	<b>9</b>
<b>3.</b>	<b>Vor dem Interreg III: Folgerungen</b>	<b>13</b>
<b>3.1</b>	<b>Allgemeine Folgerungen aus der gegenwärtigen Situation</b>	<b>13</b>
<b>3.2</b>	<b>Maritime Kooperationsprogramme nach Interreg III</b>	<b>14</b>

## 1. EINLEITUNG

Der Zweck dieses Dokuments ist, den Stand der Zusammenarbeit in maritimen Grenzregionen im Kontext von Interreg-IIA-Programmen zu prüfen und eine Basis für die Diskussion über die Zukunft maritimer Kooperation zu bieten, insbesondere im Kontext von Interreg III. Das Dokument basiert auf dem Hintergrunddokument: *Grenzübergreifende Kooperation an Meeresgrenzen*, in dem die maritimen Interreg-I- und -IIA-Programme und ihre Durchführung untersucht werden. Es werden die neuesten Informationen benutzt, vor allem quantitative und qualitative Daten einer Reihe von Untersuchungen, die zur Auswertung der ersten Hälfte maritimer Programme erstellt wurden, obgleich weiterhin Mangel an umfassenden und vergleichbaren Informationen über den Verlauf der Durchführung dieser Programme besteht. Das Dokument wird auf der LACE-TAP -Jahreskonferenz in Nizza (23./24. November 1998) präsentiert und möglicherweise auf Grund der Diskussion und weiterer Informationen geändert.

Interreg I wurde 1990 etabliert. Unter seinen 31 operationellen Programmen befanden sich vier maritime Programme als "Sonderfälle", nämlich Sardinien-Korsika (I/F), Kent-Nord-Pas-de-Calais (GB/F), Bornholm (DK/Ostseeländer) und Storstrom-Ostholstein (DK/D). Interreg IIA deckt 59 operationelle Programme ab, von denen 16 maritime Programme sind (11 betreffen interne EU-Grenzen und 5 betreffen externe Grenzen)<sup>1</sup>. Die Programme unterscheiden sich nach drei geographischen Bereichen: Nord- (7 Programme), West- (3) und Südwest-Europa (6) - siehe *Tabelle 1* unten.

Das Dokument gliedert sich in drei Hauptteile. **Abschnitt 2** gibt einen Überblick des gegenwärtigen Standes der Zusammenarbeit mit dem Schwerpunkt auf der Durchführung von Maßnahmen der operationellen Interreg-IIA-Programme (nach Bereichen und Art der Kooperation). Es prüft auch die Wirkung von grenzübergreifenden Strukturen auf Programmentwicklung und Management an internen und externen maritimen Grenzen. **Abschnitt 3** geht auf das Potential maritimer Kooperation mit Blick auf das bereits erreichte Ausmaß und die Kapazitäten der Zusammenarbeit ein sowie hinsichtlich anderer Charakteristika der maritimen Grenzregionen. **Abschnitt 4** zieht Folgerungen aus der gegenwärtigen Situation und der künftigen maritimen Zusammenarbeit im Kontext von Interreg III.

---

<sup>1</sup> OPs, die relativ kleine Bereiche maritimer Kooperation umfassen, sind für die Zwecke dieses Dokuments nicht als maritime Programme eingestuft worden (z.B. Griechenland - externe Grenzen). Von den in diesem Dokument behandelten ist Kvarken-MittSkandia als "interne EU-Grenzen" klassifiziert worden, weil der maritime Hauptteil des Programms die Zusammenarbeit zwischen Finnland und Schweden betrifft, während Bornholm als "extern" eingestuft wurde, weil es im wesentlichen die Zusammenarbeit von Nicht-EU-Ländern an der Ostsee betrifft.

**Tabelle 1: Maritime Interreg IIA-Programme**

<b>Geographischer Bereich</b>	<b>Interne EU-Grenzen</b>	<b>Externe EU-Grenzen</b>
Nord	9-Fyn-K.E.R.N. <i>DK/D</i>	12 - Bornholm <i>DK/Ostseeländer</i>
	10 - Storstrom-Ostholstein <i>DK/D</i>	56 - Finnland/Estland <i>SF/EST</i>
	11 - Oeresund <i>DK/S</i>	
	50 - Inseln (Archipel) <i>SF/S</i>	
	51 - Kvarken-MittSkandia <i>SF/S/N</i>	
West	35 - Nord-Pas-de-Calais/Kent "Transmanche" <i>F/GB</i>	
	36 - Rives-Manche <i>F/GB</i>	
	40 - Irland-Wales <i>Irl/GB</i>	
Süd	27 - Griechenland-Italien <i>GR/I</i>	31 - Spanien-Marokko <i>E/MRC</i>
	33 - Korsika-Sardinien <i>F/I</i>	44 - Italien-Albanien <i>I/A</i>
	34 - Korsika-Toskana <i>F/I</i>	45 - Gibraltar <i>GB/MRC</i>

## **2. GEGENWÄRTIGER STAND DER KOOPERATION AN MEERESGRENZEN**

### **2.1 Maßnahmen im Rahmen von Interreg-IIA-Programmen**

In diesem Unterabschnitt wird eine Analyse der Maßnahmen im Rahmen der maritimen Programme im Hinblick auf ihren Aktionsbereich und die Art der Zusammenarbeit präsentiert. Diese Analyse stellt die folgenden Klassifikation in Rechnung.

Hinsichtlich der Themen oder Bereiche, auf die sie ausgerichtet sind, gliedern sich die Programme in zwei große Kategorien:

- Programme, deren Schwerpunkt auf **“harten”** Maßnahmen liegt, besonders in den Bereichen Kommunikations- und Transportinfrastruktur, typisch dafür steht Ziel 1 Grenzregionen;
- Programme, deren Schwerpunkt auf **“weichen”** Maßnahmen liegt wie wirtschaftliche Entwicklung, Tourismus, Kultur, Umwelt und Ressourcen-Management - oft in Form von “integrierten” Programmen.

Die Art der Kooperation reflektiert die Grundtypologie der transeuropäischen Zusammenarbeit wie sie im LACE-TAP-Arbeitsdokument über die *EU-Initiative Interreg und künftige Entwicklungen* (Juli 1997) definiert sind.

- ***Grenzübergreifende Kooperation:*** “direkte nachbarliche Zusammenarbeit in allen Lebensbereichen zwischen regionalen und lokalen Behörden entlang der

- Grenze unter Einbeziehung aller Akteure; wegen der längeren Tradition besser organisiert”,
- **Interregionale Kooperation:** ”Zusammenarbeit (zwischen regionalen und lokalen Behörden) zumeist in einzelnen Bereichen (nicht allen Lebensbereichen) und mit ausgewählten Akteuren; wegen der kurzen Tradition ist die Organisation bisher nicht weit fortgeschritten”,
  - **Transnationale Kooperation:** “Zusammenarbeit zwischen Ländern (manchmal wird Regionen erlaubt teilzunehmen) im Hinblick auf ein spezielles Thema (zum Beispiel regionale Entwicklung), das sich auf große, zusammenhängende Gebiete bezieht; die Organisation befindet sich gewöhnlich noch in der Entwicklung”.

Grenzübergreifende Kooperation ist durch einen Basisansatz und *gemeinsame* Aktionen in allen Bereichen der Partner auf beiden Seiten der Grenze charakterisiert. Die Maßnahmen können *zusammen* (Einzelprojekte, die auf beiden Seiten der Grenze Nutzen bringen) oder *parallel* (die Maßnahmen nutzen nur auf einer Seite der Grenze) durchgeführt werden. Tatsächlich sind in den fortgeschrittensten Grenzregionen zusammen durchgeführte Aktionen

### 3

vorherrschend. Interregionale und transnationale Zusammenarbeit erfolgt vorwiegend parallel, die Maßnahmen werden nur auf einer Seite der Grenze durchgeführt, und die Elemente der Zusammenarbeit sind auf “Wissens”-Felder wie Untersuchungen, Seminare und Austauschbesuche beschränkt

#### 2.1.1 Maßnahmen nach Bereichen

Eine Aufschlüsselung der Zuteilungen auf die Bereiche aller maritimen Programme findet sich in *Tabelle 2*. Sie zeigt eine starke Konzentration der Finanzierung der Transport- und Kommunikationsinfrastruktur. Dies hängt mit dem Ziel-1-Status bestimmter maritimer Grenzregionen zusammen, wo Verbesserungen der Infrastruktur höchste Priorität gegeben worden ist. Im Falle dreier Programme ist mehr als die Hälfte des gesamten EU-Beitrags dem Bereich Transport und verwandter Infrastrukturprojekte zugeteilt worden. 63% des Budgets für das operationelle Irland-Wales-Programm sind vor allem für Transportprojekte an der Ostküste Irlands bereitgestellt worden. Ähnlich große Budgetanteile entfallen auf Transportprojekte von Korsika-Toskana F/I (62%) und Andalusien E/MRC (52%). Nicht-Ziel-1-Grenzregionen haben viel kleinere finanzielle Zuteilungen für “harte” Infrastrukturprojekte und somit eine stärkere Betonung

“weicher” Maßnahmen. Bereiche<sup>2</sup>, die in mehr als einem Programm mindestens 20% des EU-Beitrags zugeteilt bekommen haben, sind:

- **Unterstützung von KMUs** mit 41% für Finnland-Estlands und 25% oder mehr für Inseln, Storstrom-Ostholstein, Gibraltar, Fyn-Kern und Bornholm;
- **Umwelt** mit 35% für Korsika-Sardinien und 21% oder mehr für Griechenland-Italien und Kent-NPC;
- **Ausbildung, Kultur und die Medien** mit 33% in Gibraltar und über 25% in Bornholm, Finnland-Estland, Fyn-Kern und Oeresund;
- **Tourismus** mit 25% für Bornholm und mindestens 20% für Storstrom-Ostholstein, Fyn-Kern und Korsika-Sardinien;
- **Training und Arbeitsmarkt** mit 24% für Kvarken-MittSkandia und mindestens 20% für Rives-Manches und Fyn-Kern.

Eine ausgewogene Zuteilung über verschiedene Bereiche ist in mehreren Programmen erkennbar, insbesondere bei den integrierten Programmen für Oeresund, Inseln, Kvarken-MittSkandia und der Gruppe Nord und die beiden Ärmelkanalprogramme Kent-Nord-Pas-de-Calais sowie Rives-Manche in der Gruppe West.

Eine Reihe vor kurzem fertiggestellter Auswertungen der ersten Hälfte von Programmen bietet eine Basis für die zuverlässige Beurteilung der Fortschritte nach Bereichen bei ihrer Durchführung.

Zwischen den drei geographischen Gruppen wurde Ausgewogenheit \_\_\_\_\_

<sup>2</sup> Es gibt keine Standard-Typologie der Bereiche in den verschiedenen OPs. Die Aufschlüsselung basiert daher auf Prioritätsgruppen und Maßnahmen mit ähnlichen Beschreibungen in den OPs und/oder LACE-TAP-Programmzusammenfassungen.

## 5

angestrebt, was aber nicht möglich war, da bisher keine Auswertungen der ersten Hälften für Programme der Gruppe Süd durchgeführt worden sind. Die Analyse basiert daher auf zwei Programmen von jeder der anderen beiden geographischen Gruppen ergänzt durch Informationen aus anderen Quellen.

**Tabelle 3** unten zeigt finanzielle Zusagen nach Bereich und operationalem Programm für die vier ausgewählten Programme Bornholm, Oeresund, Rives-Manche und Irland-Wales. Sie zeigt die Programme mit den höchsten Zusageraten bei der Auswertung nach der ersten Hälfte sind Irland-Wales (67%) und Oeresund (61%). Bornholm erreichten jeweils eine finanzielle Zusagerate von 47% und Rives-Manche 23% insgesamt.

Informationen über andere maritime Programme bestätigen generell dieses Muster der allgemeinen Zusagen. Die Inseln- und Kvarken-MittSkandia-Programme haben ähnliche Raten oder sogar höhere als die für Oeresund, die Rate für Kent-NPC ähnelt der für Bornholm, und die Rate für Korsika-Sardinien<sup>3</sup> ähnelt generell der für Rives-Manche (die grenzübergreifenden Maßnahmen des Griechenland-Italien-Programms sind noch nicht eingeleitet worden<sup>4</sup>).

Eine Analyse der Projektdurchführung nach Bereichen zeigt, daß die relative hohe Zusagerate für das Irland-Wales-Programm im wesentlichen auf Projekte der Transport- und Kommunikationsinfrastruktur beruht. Die große Mehrheit dieser Gelder wurde der irischen Seite an der maritimen Grenze zugeteilt (die Ziel-1-Status besitzt), und die Projekte brauchten keinen Partner von der anderen Seite der Grenze zu haben. Die Zusageraten für "weiche" Maßnahmen waren sehr niedrig (ausgenommen für die Umwelt-Maßnahme an der Meeresküste) bei der Auswertung nach Ablauf der ersten Programmhälfte, ist seitdem aber gestiegen.

Das Oeresund-Programm zeigt eine ausgeglichene Projektdurchführung mit Zusagen für die Mehrheit der Gelder für im wesentlichen "weiche" Maßnahmen in den Bereichen Kultur und Medien (78%), Raumplanung (70%), Wirtschaftsentwicklung und Tourismus (53%) sowie Bildung und Training (51%).

Bornholm hat Zusagen für 50% seines zugeteilten Budgets für wirtschaftliche Entwicklung und Tourismus sowie Kultur und Medien, hat aber keine Zusagen für Bildung und Training.

Das Rives-Manche-Programm hat Zusagen für rund ein Viertel seines Budgets mit den größten Fortschritten in den Bereichen Kultur und Medien (62%) sowie Umwelt- und Naturschutz (37%). Die Durchführung in den Bereichen mit den höchsten Zuteilungen von EU-Geldern ist

---

<sup>3</sup> Die Zusagerate ist für Korsika viel geringer als für Sardinien, was den Mangel an gemeinsamen Maßnahmen unterstreicht.<sup>4</sup> Neun Maßnahmen des GR/I-Programms mit einer Gesamtzuteilung von 53 MECU (EU-Beitrag) werden als "grenzübergreifend" betrachtet und erfordern bei der Durchführung gemeinsame Projekte.

bis heute langsam - wirtschaftliche Entwicklung und Tourismus (18%) sowie Bildung und Training (12%).

Das Gesamtbild zeigt ein weit fortgeschrittenes Stadium der Durchführung in der Programmgruppe Nord, aber sehr wenige Maßnahmen der Zusammenarbeit bei den Programmen der Gruppe Süd. Es ist schwierig, aus den verfügbaren Informationen ein Bereichsmuster zu entdecken, aber es gibt Hinweise darauf, daß die grenzübergreifenden Maßnahmen in den



Bereichen Bildung/Kultur/Medien am weitesten fortgeschritten sind, gefolgt von Raumplanung und Untersuchungen sowie Umwelt- und Naturschutz. Im Bereich wirtschaftliche Entwicklung und Tourismus gibt es große Unterschiede, während der Fortschritt bei Training und Arbeitsmarkt-Maßnahmen generell langsam ist.

### 2.1.2 Art der Maßnahmen

Eine Analyse der Programmdurchführung zeigt, daß die folgenden Maßnahmetypen bei maritimen Programmen vorliegen:

- *Allein*-Maßnahmen ohne Partnerorganisationen auf der anderen Seite der Grenze,
- *gemeinsame* Maßnahmen mit Partnern auf beiden Seiten der Grenze, die *zusammen* und/oder *parallel* handeln.

*Allein*-Maßnahmen, bei denen die Projektdurchführung auf eine Seite der Grenze beschränkt ist, sind in den am wenigsten entwickelten Grenzregionen mit dem Ziel-1-Status<sup>5</sup> vorherrschend sowie bei "harten" Aktionen. Zum Beispiel sind im Irland-Wales- und im Spanien-Marokko-Programm 63% bzw. 52% der Programmfinanzierung für "fehlende Verbindungen" vorgesehen, mit der die Transport- und Kommunikations-Infrastruktur verbessert werden soll. Die große Mehrheit solcher Infrastruktur-Projekte sind *Allein*-Projekte, die keine Partnerorganisation und kein begleitendes paralleles Handeln auf der anderen Seite der Grenze voraussetzen. Darüber hinaus tendieren sie dazu, Teil von Programmen mit begrenzter Integration zu sein (zum Beispiel bilden sie ein separates Unterprogramm im Irland-Wales-Programm).

Ein Beispiel für eine *Allein*-Maßnahme im Programm Spanien-Marokko ist die Neugestaltung und Verbreiterung des Hafens der spanischen Stadt Algeciras, um eine größere Zahl von Fähren abfertigen zu können. Im Irland-Wales-Programm ist ein großes Projekt der Bau einer neuen Passagier-Abfertigungshalle in Dun Laoghaire und bessere Verbindungen mit der Eisenbahn und dem Straßenverkehrsnetz.

---

<sup>5</sup> Unterschiede im Ziel-Status und der Finanzierung (zum Beispiel Irland-Wales) und in Finanzierungsprogrammen (zum Beispiel Phare, Tacis, MEDA für externe Grenzen) beeinträchtigen zusätzlich die Entwicklung gemeinsamen Handelns.

*Allein*-Maßnahmen sind in ähnlicher Form die Norm bei externen maritimen Programmen, selbst bei "weichen" Maßnahmen. Zum Beispiel bietet das Ostseehaus-Projekt im Bornholm-Programm

Dienstleistungen für lokale dänische Organisationen, die mit den Ostseeländern Geschäfte betreiben möchten.

In praktisch allen Programmen an internen EU-Grenzen erfordern die Kriterien für die Projektauswahl unter “weichen” Maßnahmen eine grenzübergreifende “Partnerschaft” mit Projektpartnern und Finanzierung von beiden Seiten der Grenze. Einerseits hat dies *gemeinsames* Handeln gewährleistet sowie eine sehr viel stärkere grenzübergreifende Dimension der Projekte, die nach Interreg IIA gebilligt worden sind, als dies unter Interreg I der Fall gewesen war. Andererseits ist es schwierig, die Intensität der grenzübergreifenden Kooperation innerhalb der großen Zahl von grenzübergreifenden Partnerschaften genau zu beurteilen, d.h. zwischen “parallelen” und “zusammen” durchgeführten Maßnahmen zu unterscheiden und ihre relative Bedeutung zu quantifizieren.

Der Bericht zur Auswertung des Rives-Manche-Programms nach der ersten Hälfte des Programms zeigt, daß die Mehrheit der Projekte aus *parallelen* Maßnahmen besteht, mit - in einigen Fällen - Elementen zusammen durchgeführter Maßnahmen geringen Umfangs, zum Beispiel Werkstätten. Aber Interviews mit Projektmanagern haben auch gezeigt, daß grenzübergreifende Partnerschaft auf Projektebene als von zentraler Bedeutung betrachtet wird und sich als erfolgreich erweist. Die am stärksten vorherrschenden Aktivitäten haben starke Netzwerk- und Kooperationsattribute, einschließlich Informationsaustausch, Studienaufenthalte, Seminare/Werkstätten und Personalaustausch. Dies sind der Tendenz nach die wichtigsten Merkmale der inter-regionalen Kooperationsprojekte.

Das Oeresund-Programm hat eine große Auswahl an Projekten, die auch eine relativ ausgewogene Verteilung haben. Der Auswertungsbericht nach der ersten Hälfte des Programms weist darauf hin, daß die grenzübergreifenden Kriterien für die Projektpartnerschaft und die aktive Beteiligung regionaler/lokaler Akteure auf beiden Seiten der Grenze im großen und ganzen bei den gebilligten Projekten eingehalten worden sind.

Es gibt mehrere Beispiele<sup>6</sup> von Projekten im Oeresund-Programm und in anderen, die vorwiegend Maßnahmen umfassen, die *zusammen* durchgeführt werden.

- die Schaffung eines grenzübergreifenden Arbeitsmarkt-Rates in Oeresund;
- ein anerkanntes Trainingsprojekt *Keltischer Knoten: Fährfahrt voraus zur Spitzenqualität* für Dienstleistungspersonal auf Fähren, die zwischen Irland und Wales verkehren;

- ein Umweltprojekt, das *Grüne Brücke über Kvarken* heißt und darauf abzielt, den Umweltschutz im Bereich Kvarken zu verbessern;

6 Für eine umfassendere Beschreibung siehe das LACE-TAP-Hintergrunddokument über grenzübergreifende Kooperation an Meeresgrenzen. 9

- ein Projekt zum Management von Ressourcen in Kent-NPC mit dem Titel *Biodiversität und Kartographie der Meeresressourcen* in der Straße von Dover;
- ein Projekt (*fit zur Qualität*), das darauf abzielt, KMUs mit dem Know-how für Qualitäts- und Umwelt-Management in Storstrom-Ostholstein auszustatten.

## 2.2 Programmentwicklung und Managementstrukturen

Dieser Unterabschnitt geht auf die vorhandenen grenzübergreifenden Strukturen und ihre Funktionen bei der Entwicklung und Leitung der Operationellen Programme von Interreg IIA ein. Er greift auf die Ergebnisse des Arbeitsdokuments von LACE-TAP *Institutionelle Aspekte der grenzübergreifenden Kooperation* zurück, in dem sich eine Bewertung der institutionellen Aspekte aller 59 Operationellen Programme von Interreg IIA befand.

Das wichtigste institutionelle Merkmal maritimer Programme für die elf internen EU-Meeresgrenzen und die fünf externen Meeresgrenzen, die von Interreg IIA abgedeckt werden, sind in den **Tabellen 4 und 5** unten dargestellt<sup>7</sup>:

- **Programmentwicklung** deckt ab
  - die Vorbereitung durch regionale/lokale Partner oder mit deren Beteiligung ein grenzübergreifendes Konzept/eine Strategie und ein Operationelles Programm.
- **Technisches Management** hinsichtlich dreier Stadien des Projektentwicklungs-/Zustimmungsverfahrens:
  - Entwicklung
  - Einschätzung (Bewertung)
  - Auswahl und Zustimmung.
- **Finanzielles Management** umfaßt:
  - Benutzung eines gemeinsamen Bankkontos für EU-Beiträge;

- **Vorhandene grenzübergreifende Strukturen** mit:
  - voller oder teilweiser Verantwortlichkeit für Interreg-IIA-Management.

Bei den *internen maritimen Grenzprogrammen* gibt es wichtige Unterschiede, die im wesentlichen den geographischen Gruppen entsprechen.

Alle fünf Programme der Gruppe Nord (Fyn-Kern, Storstrom-Ostholstein, Oeresund, Aland und Kvarken-MittSkandia -S/F) haben permanente, regionale/lokale grenzübergreifende

---

<sup>7</sup> Siehe LACE-TAP-Diskussionsdokument über institutionelle Aspekte grenzübergreifender KoOperation, wo sich eine umfassendere Beschreibung findet.

Strukturen, die für praktisch alle technischen Aspekte der Entwicklung und des Managements der Interreg-IIA-Programme verantwortlich gewesen sind. Mit Ausnahme von Oeresund 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 völlig unterentwickelt sind hinsichtlich grenzübergreifender institutioneller Arrangements, und es gibt keine Anzeichen irgendeiner 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 stattdessen 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 ist die schwedisch/norwegische 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.

Für bestimmte Grenzen gibt es bereits vorhandene grenzübergreifende Strukturen oder neue Initiativen, die noch nicht am Interreg-IIA-Management beteiligt sind. ein Beispiel ist die "Vierseitige Zusammenarbeit" zwischen Bornholm, Südost-Skane, Rügen und Swinemünde. Es gibt auch das gemeinsame Programm- und Kontrollkomitee für Phare CBC, das eine grenzübergreifende Mitgliedschaft hat (das Ostsee-Kooperationskomitee und das JPMC für AL/I). Alles in allem gibt es für die externen maritimen Programme der Gruppe Süd keine Initiativen, lokale/regionale grenzübergreifende Strukturen zu schaffen.

Allgemein gesagt bestehen hochentwickelte und voll funktionsfähige grenzübergreifende Strukturen und Verfahren in der Programmgruppe Nord, in der Gruppe Süd dagegen liegt absolut nichts vor. Die Programmgruppe West hat eine Mittelposition - alle drei Programme haben - ohne die Schaffung spezifischer grenzübergreifender Strukturen - ein beträchtliches Maß an gemeinsamem Management erreicht.

**Tabelle 4: Institutionelle Aspekte - Maritime Programme (interne Grenzen)**

OPERATIONELLE PROGRAMME	PROGRAMM-ENTWICKLUNG	TECHNISCHES MANAGEMENT	FINANZIELLES MANAGEMENT	GRENZÜBERGREIFENDE STRUKTUREN
	Gemeinsame Entwicklung von Konzepten/Strategien und Programmen durch regionale Partner oder mit deren Beteiligung.	Gemeinsame Verfahren für Projekt-Entwicklung v Bewertung vv Auswahl vvv	Gemeinsames Bankkonto für EU-Beiträge	Vorhandene grenzübergreifende mit Verantwortun für Interreg IIA
9-Fyn-Kern <i>DK/D</i>	4	v vv vvv	4	4
10-Storstrom-Osth. <i>DK/D</i>	4	v vv vvv	4	
11-Oeresund <i>DK/S</i>	4	v vv vvv		4
27-Griechenl.-Italien <i>GR/I</i>				
33-Kosrika-Sardienien <i>F/I</i>				
34-Korsika-Toskana <i>F/I</i>				
35-NPC-Kent <i>F/GB</i>	4	v vv (teilweise) vvv		
36-Rives-Manche <i>F/GB</i>		4	v vv (teilweise) vvv	
40-Irland-Wales <i>Irl/GB</i>	4	v vv (teilweise) vvv (nur weiche Projekte)		
50-Inseln <i>SF/S</i>	4	v vv vvv	4	4
51-Kvarken-MittSk <i>SF/N</i>	4	vv vvv (1)	4	4

(1) nicht für externe Grenze *S/N*

**Tabelle 5: Institutionelle Aspekte - Maritime Programme (interne Grenzen)**

OPERATIONELLE PROGRAMME	PROGRAMM-ENTWICKLUNG	TECHNISCHES MANAGEMENT	FINANZIELLES MANAGEMENT	GRENZÜBERGREIFENDE STRUKTUREN
	Gemeinsame Entwicklung von Konzepten/Strategien und Programmen durch regionale Partner oder mit deren Beteiligung.	Gemeinsame Verfahren für Projekt-Entwicklung v Bewertung vv Auswahl vvv	Gemeinsames Bankkonto für EU-Beiträge	Vorhandene grenzübergreifende mit Verantwortun für Interreg IIA
12-Bornholm	4	v		
<i>DK/Ostseeländer</i>		vv		
		vvv(2)		
31-Spanien-Marokko				
<i>E/MRC</i>				
44-Italien-Albanien				
<i>I/AL</i>				
45-Gibraltar <i>GB/MRC</i>				
56-Finnland-Estland	4			
<i>SF/EST</i>				

(2) Nur interne Grenzen *DK/S*

### 3. VOR DEM INTERREG III: FOLGERUNGEN

#### 3.1 Allgemeine Folgerungen aus der gegenwärtigen Situation

Interreg IIA hat eine große Zahl neuer maritimer Programme gebracht, in einigen Fällen an Grenzen ohne Tradition und Erfahrung grenzübergreifender Zusammenarbeit. aus diesem Grunde haben viele der Programme bis vor kurzem langsame Fortschritte bei der Schaffung, Genehmigung und Durchführung grenzübergreifender Projekte gezeigt. Dies hat zu der Besorgnis geführt, daß das Ausmaß echter grenzübergreifender Kooperation, die erreicht werden kann, gering bleiben wird - tatsächlich unter dem Niveau der vielen Programmen zugeteilten EU-Ressourcen.

Die bisher nach der ersten Hälfte der Programme erstellten Auswertungsstudien haben teilweise dieses Bedenken zerstreut. Es gibt jetzt maritime Programme mit etablierten und gut funktionierenden grenzübergreifenden Strukturen und Verfahren, die ein hohes Niveau grenzübergreifender Projekte hervorbringen. Darüber hinaus tendieren die genehmigten Projekte dazu, echte grenzübergreifende Partnerschaften einzubinden - mit der bemerkenswerten Ausnahme "harter" Maßnahmen in den internen Programmen und generell aller Maßnahmen der externen Programme.



Spezifische Programme können in Übereinstimmung mit ihrer Leistung insgesamt in drei generelle Gruppen unterteilt werden.

In der ersten Kategorie - die fortgeschrittensten maritimen Grenzregionen und Programme - sind die der Gruppe Nord, die den Vorteil langer Tradition und Erfahrung der nordischen Zusammenarbeit genießen und bei der Durchführung auf Grund des geringen finanziellen Umfangs der Programme weniger Herausforderungen zu bestehen hatten. Sie zeigen ein hohes Niveau an grenzübergreifendem Handeln und haben, mit wenigen Ausnahmen, permanente grenzübergreifende Kooperationsstrukturen zum Managen der technischen Aspekte der Programme und teilweise der finanziellen und zwar in integrierten Form. Soweit die Praxis betroffen ist sind die maritimen Grenzregionen wie Oeresund und die SF/S-Inseln in einer ähnlichen Position wie viele<sup>8</sup> der internen Landgrenzen.

In der zweiten Kategorie -der am geringsten entwickelten - sind die maritimen Programme der Grenzregionen der Gruppe Süd. In praktisch allen Fällen ist die Zahl der gemeinsamen Aktionen unbedeutend, und grenzübergreifende Management-Strukturen fehlen gänzlich.

Die dritte ist eine mittlere Kategorie, in der die Grenzregionen und Programme der Gruppe

---

<sup>8</sup> Sie können aber das Maß der grenzübergreifenden Integration der Euroregionen an der deutsch-niederländischen Grenze nicht erreichen, da sie noch nicht die volle Integration des Finanzmanagements erreicht haben.

West sind. Obgleich sie keine spezifischen grenzübergreifenden Strukturen besitzen, haben sie gut funktionierende gemeinsame Strukturen etabliert und das Niveau der grenzübergreifenden Aktionen wird besser.

### **3.2 Maritime Kooperationsprogramme nach Interreg III**

Angenommen die transeuropäische Zusammenarbeit nach Interreg III wird in drei Formen unterteilt - grenzübergreifende, transnationale und interregionale Kooperation - dann ist die Kernfrage, in welcher dieser Formen die maritime Zusammenarbeit gefördert werden sollte.

Einige der Meeresgrenzen (zum Beispiel die mit einem ähnlichen Grad der Integration zu internen Landgrenzen) erfüllen bereits die Mindestbedingungen, die für Interreg IIIA vorgesehen sind, nämlich: daß man die kleineren operationellen Programme auf regionaler/lokaler Ebene zusammen

vorbereitet, sie auf "weiche" Aktionen<sup>9</sup> abstellt, Programm-Management durch eine gemeinsame grenzübergreifende Struktur, die auch der Empfänger der gemeinsamen Zuteilung des EU-Beitrags für das gesamte OP sein wird. Praktisch alle Regionen in der Gruppe Süd sind weit davon entfernt, diese Bedingungen zu erfüllen.

Aber die endgültige Entscheidung der Europäischen Kommission hinsichtlich der Richtlinien über die Qualifizierung der Regionen für das Interreg IIIA sollte auf einer Reihe transparenter Kriterien basieren, die nicht nur die gegenwärtige Situation jeder Meeresgrenze in Rechnung stellen, sondern auch ihr Potential für echte grenzübergreifende Zusammenarbeit. Es ist vorgeschlagen worden, daß diese Kriterien die folgenden wichtigen Aspekte reflektieren sollten:

- Nähe unter Einbeziehung der Kosten, Häufigkeit und Zeit der Verkehrsanschlüsse;
- Potential für oder vorhandene Entwicklung grenzübergreifender Netzwerke für Kontakte und Verbindungspunkte;
- gemeinsame Interessen (zum Beispiel sozio-kulturelle Traditionen und wirtschaftliche Themen) und Probleme (zum Beispiel Meeresverschmutzung, Arbeitslosigkeit), die auf einer grenzübergreifenden Basis<sup>10</sup> in Angriff genommen werden müssen;
- Vorliegen gemeinsam vorbereiteter grenzübergreifender Konzepte/Strategien;
- Vorliegen einer kritischen Masse an grenzübergreifenden Projekten, die bereits durchgeführt worden sind, indem man zusammen gehandelt hat, sowie Verfügbarkeit solcher Projektvorschläge für die Zukunft;

---

9. sowie kleine Infrastruktur-Projekte<sup>10</sup> Dies könnte eine restriktivere Definition berechtigter Gebiete sein, die sich auf die Küstenaspekte der Region konzentriert.

- Vorliegen grenzübergreifender Strukturen oder Potential für neue mit Programmentwicklungs- und Managementfähigkeit innerhalb des Zeithorizonts der Einführung von Interreg III.

Man geht davon aus, daß einige der maritimen Grenzregionen diese Kriterien nicht erfüllen werden und daher in die anderen Bereiche von Interreg III eingeschlossen werden sollten: entweder B (transnationale Zusammenarbeit) oder C (interregionale Zusammenarbeit). Die Interreg-Richtlinien werden auf jeden Fall speziell den Bedürfnissen und Charakteristika der maritimen Grenzregionen gerecht werden müssen. Wenn sie zum Beispiel unter IIIB fallen, wird es angebracht sein, im Rahmen des OP des größeren qualifizierten IIIB-Gebiets Unterprogramme

zu definieren oder Maßnahmen über maritime Kooperation einer Gruppe maritimer Grenzregionen. Ebenso, wenn sie unter IIC fallen, wird es angebracht sein, separate multi-sektorale, mehrjährige interregionale Kooperationsprogramme zu definieren, speziell für Gruppen benachbarter maritimer Grenzbereiche (zum Beispiel die, die von der “B7-Insel-Kooperation” und der “Vierseitigen Zusammenarbeit” in der Ostsee abgedeckt sind).

Besondere Aufmerksamkeit wird für die externen EU-Grenzen erforderlich sein. Es ist entscheidend, daß jede Zuordnung einer maritimen EU-Grenzregion, bei Qualifizierung für einen der drei Bereiche unter Interreg III, von einer Zuordnung ihrer Partnerregionen in Nicht-EU-Ländern begleitet sein sollte, zusammen mit einer expliziten Definition des EU-Finanzierungsprogramms oder der Finanzierungsprogramme sowie der Verfahren nach denen die maritimen Kooperationsaktionen der Nicht-EU-Partner finanziert werden.

*Lace 1196*