

de



Europäische Union  
Regionalpolitik

# info regio

| Nr. 23 | September 2007 |

panorama



**Die Regionen im Mittelpunkt  
der europäischen  
Meerespolitik**

# Inhalt

## Zwanzig Jahre später: eine junge und dynamische Kohäsionspolitik

Anlässlich des 4. Kohäsionsforums hat die Europäische Kommission eine breite öffentliche Konsultation eingeleitet, die darauf abzielt, die Zukunft der Regionalpolitik bis zum Jahr 2020 zu umreißen.

## Die Regionen *im Mittelpunkt der europäischen Meerespolitik*

### Die europäische Meerespolitik: vom Grünbuch zum Aktionsplan

#### Hafenstädte im Wandel

#### Maritime Cluster, an der Schnittstelle von Innovation und regionaler Entwicklung

#### EFRE in Aktion: Lettland, Estland, Portugal, Italien

#### Augenzeugen berichten: CRPM-CPMR

#### Reportage: Die Küste als Garant der Zukunft

Die Region Asturien, von der Umstrukturierung wichtiger Sektoren ihrer Wirtschaft – Landwirtschaft, Fischerei, Eisen- und Stahlindustrie – geprägt, will die natürlichen, kulturellen und menschlichen Ressourcen ihrer Küste für ihre (Neu-)Entwicklung nutzen.

#### Augenzeugen berichten: INTERREG IIIB Nordsee

#### INTERREG in Aktion

### Interregionale Zusammenarbeit 2007-2013 („INTERREG IVC“) – Regionen und Städte Europas: die Karte der Kooperation

#### REGIO & Netzwerke

#### Online

4



7



11

13



17



18

19



24



25

26



27

28

Fotos (Seiten): Europäische Kommission (1, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16), ESPO (11), Koneteknologiakeskus Turku Oy (14), Pomorskie Voivodeship Regional Office in Brussels (15), Finanšu ministrija (17), CIMBA (17), Aurora (17), Pärnu (17), CRPM (18), Gobierno del Principado de Asturias (19), Jean-Luc Janot (20, 25), Puerto de Gijón (22), Ayuntamiento de Avilés (23), Ministerie van Verkeer en Waterstaat (24), University College Cork (25), Baltic Gateways (25)

Umschlag: Das Dorf Smögen an der schwedischen Westküste  
Foto: William Steward (European Commission)

Redaktionelle Beiträge zu dieser Ausgabe:  
Jean-Yves Dalleau, Pierre Ergo, Jean-Luc Janot

Verantwortlicher Herausgeber: Ana-Paula Laissy,  
Europäische Kommission, GD Regionalpolitik

Diese Zeitschrift erscheint in gedruckter Form in Deutsch, Englisch  
und Französisch auf Recyclingpapier.

Das Themendossier ist auf der Website [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/index\\_de.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/index_de.htm) in  
22 Amtssprachen der EU abrufbar.

Die Verantwortung für die in der Veröffentlichung vertretenen Standpunkte liegt bei  
den Autoren, der Inhalt spiegelt nicht unbedingt die Standpunkte der  
Europäischen Kommission wider.

## Regionen im Mittelpunkt der europäischen Meerespolitik

Je nachdem, was wir unter Entwicklung verstehen, können die Ozeane und Meere entweder als Hindernis, das Verbindungen und Handel verlangsamt, oder ganz im Gegenteil als Brücke zwischen Gebieten und Märkten betrachtet werden. Die Europäische Union pflichtet eindeutig letzterer Sichtweise bei. Da die Meeresregionen die Schnittstelle zwischen Land und Meer bilden, fällt ihnen beim territorialen Zusammenhalt sowie bei Wirtschaftswachstum und Arbeitsplatzschaffung eine Schlüsselrolle zu. Hier liegen zahlreiche wirtschaftliche Interessen: Fischerei, Küstentourismus, Meeresforschung, fossile Offshore-Kraftstoffreserven, Wind- und Wellenenergie, Schiffsbau und natürlich Seeverkehr, einschließlich des weltweit größten Netzes an Seehäfen und der international führenden Handelsflotte. Vor diesem Hintergrund liegt es auf der Hand, dass die Meeres- und Küstengebiete überdies ein enormes Potenzial für künftiges nachhaltiges Wirtschaftswachstum und Beschäftigung in der Europäischen Union bergen.



Im Oktober 2007 verabschiedete die Kommission ihr Blaues Buch „Eine integrierte Meerespolitik für die Europäische Union“. Mehrere Ziele dieser Politik – Maximierung der nachhaltigen Nutzung von Ozeanen und Meeren, Aufbau einer Wissens- und Innovationsbasis für Meerespolitik und Verwirklichung der bestmöglichen Lebensqualität in Küstenregionen – stehen vollkommen im Einklang mit den Zielen der Kohäsionspolitik.

Während des Programmplanungszeitraums 2007-2013 werden die kohäsionspolitischen Programme den Küstenregionen durch eine Vielzahl meeresbezogener Investitionen helfen, die mit ihrer Küstenlage verbundenen Herausforderungen und Möglichkeiten in Angriff zu nehmen. Diese Investitionen beinhalten Forschungsprojekte in den Bereichen Meereswissenschaften und Meerestechnologien, Aktivitäten zur Schulung von Seeleuten, Schutz des Naturerbes in Küstengebieten und die Entwicklung interregionaler Kooperation im maritimen Bereich.

Der mit dem Blauen Buch zur integrierten Meerespolitik verbundene Aktionsplan ist speziell auf Meeresregionen betreffende Fragen ausgerichtet: maritime Raumplanung und integriertes Küstenzonenmanagement, Seeverkehr und Hafenpolitik, europäische Meeresforschung sowie Meeres- und Küstentourismus. Er umfasst auch die sieben Regionen in äußerster Randlage, was der Meerespolitik der EU eine weltweite Dimension verleiht. Diese Regionen haben eine enge Beziehung zum Meer, teils aufgrund ihrer maritimen Wirtschaftsaktivitäten und ihres marinen Naturerbes, aber auch wegen ihrer Anfälligkeit für Klimaveränderungen und extreme Wetterphänomene. Daher kommt ihrer vollen Integration in die Meerespolitik der Union besondere Bedeutung zu.

Was Inseln, die Regionen in äußerster Randlage und andere isolierte Meeresregionen anbelangt, ist die Kommission der Auffassung, dass der Aufbau von Netzwerken für den Austausch bewährter Praktiken dazu beitragen könnte, die Auswirkungen der Isolierung abzuschwächen und nachhaltige Entwicklung zu fördern. Daher bemühen wir uns aktiv um die Teilnahme dieser Regionen an den Aktivitäten, die unter der Initiative Regionen für den wirtschaftlichen Wandel unterstützt werden.

Mit dieser 23. Ausgabe von Inforegio Panorama zeigt die Europäische Kommission unserer Meinung nach, dass die Regionen tatsächlich im Mittelpunkt der neuen integrierten Meerespolitik der Union stehen.



**Joe Borg**  
Mitglied der Europäischen Kommission,  
zuständig für Fischerei und maritime Angelegenheiten

**Danuta Hübner**  
Mitglied der Europäischen Kommission,  
zuständig für Regionalpolitik



## Viertes Kohäsionsforum

# Zwanzig Jahre später: eine junge und dynamische Kohäsionspolitik

**Am 27. und 28. September 2007 fand in Brüssel das Vierte Kohäsionsforum statt. Bei dieser Gelegenheit hat die Europäische Kommission eine breite öffentliche Konsultation eingeleitet, die darauf ausgelegt ist, die Zukunft der Regionalpolitik über die Programmplanung der Strukturfonds für den Zeitraum 2007-2013 hinaus bis zum Jahr 2020 zu umreißen.**



Ausbildung in Automobilrobotik (Lissabon, Portugal)

Die vierte Ausgabe des Kohäsionsforums, das alle drei Jahre organisiert wird, hat mehr als 800 Teilnehmer – Mitglieder von 31 nationalen Delegationen (die Mitgliedstaaten sowie Kroatien, die Republik Mazedonien, die Türkei und Norwegen) sowie Vertreter der europäischen Einrichtungen (Rat der Europäischen Union, Kommission, Parlament, Rechnungshof, Europäische Investitionsbank, Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss, Ausschuss der Regionen) und von rund fünfzehn europäischen Vereinigungen – zusammengebracht.

### 2007-2013: 450 Programme für 268 Regionen

Die Debatten<sup>(1)</sup>, die sich auf die Ergebnisse des am 30. Mai 2007 von der Kommission verabschiedeten Vierten Berichts über den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt<sup>(2)</sup> stützten, bildeten den Auftakt zum konkreten Beginn der Programmplanung für 2007-2013. Diese Planung wird auf den nationalen Strategien (die durchweg von der Kommission

bestätigt wurden, siehe Kasten) und den etwa 450 operationellen Programmen beruhen, die daraus hervorgehen müssen und nach und nach verabschiedet werden. Eine „Übersichtstabelle“ zur Programmplanung ist online verfügbar<sup>(3)</sup>.

Doch das Forum hat darüber hinaus der für Regionalpolitik zuständigen EU-Kommissarin Danuta Hübner, die das Treffen eröffnete, Gelegenheit geboten, eine breit angelegte europäische Konsultation zu den im Vierten Bericht (siehe Inforegio Panorama Nr. 22) veröffentlichten Schlüsselfragen im Zusammenhang mit der Zukunft der Kohäsionspolitik einzuleiten. Diese Konsultation, die bis zum 31. Januar 2008 auf der Internet-Site der Kommission<sup>(4)</sup> organisiert wird, wendet sich an alle Bürgerinnen und Bürger und die Gesamtheit der regionalpolitischen Akteure. Die Ergebnisse sollen im Frühjahr 2008 gleichzeitig mit dem Fünften Zwischenbericht zur Kohäsion vorgestellt werden und im Übrigen auch in die Prüfung des EU-Haushalts 2008-2009 einfließen.

<sup>(1)</sup> Die online verfügbaren Diskussionsbeiträge der Redner liegen vor unter:  
[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/conferences/4thcohesionforum/home\\_de.cfm?nmenu=1](http://ec.europa.eu/regional_policy/conferences/4thcohesionforum/home_de.cfm?nmenu=1)

<sup>(2)</sup> Siehe Inforegio Panorama Nr. 22 und die Site des Vierten Berichts:  
[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docoffic/official/reports/cohesion4/index\\_de.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/cohesion4/index_de.htm)

<sup>(3)</sup> [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/newsroom/pdf/scoreboard22102007.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/newsroom/pdf/scoreboard22102007.pdf)

<sup>(4)</sup> Die richtige Adresse, um an der Konsultation teilzunehmen und die Beiträge zu lesen:  
[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/conferences/4thcohesionforum/consultation\\_de.cfm?nmenu=4](http://ec.europa.eu/regional_policy/conferences/4thcohesionforum/consultation_de.cfm?nmenu=4)

## Die Regionen zählen zu den Hauptbetroffenen der Globalisierung

„(...) die Überzeugung, dass das wirkliche Interesse jedes Einzelnen darin besteht, in der Praxis die gegenseitige Abhängigkeit aller zu erkennen und zu akzeptieren.“ Mit diesen Worten hat Robert Schuman, während der Eröffnungssitzung des Forums vom Präsidenten der Europäischen Kommission José Manuel Barroso zitiert, eine der Grundlagen des europäischen Aufbaus, die Solidarität, definiert. „Dieses Gründungsprinzip – für das die Kohäsionspolitik „emblematisch“ ist – dürfen wir nie aus den Augen verlieren“, mahnte Barroso. Dieser Politik, die durch die Lissabonner Strategie für Wachstum und Beschäftigung „neu gestaltet“ wurde, fällt angesichts der wirtschaftlichen und sozialen, ökologischen und demografischen Herausforderungen, mit denen die heutige Welt konfrontiert ist, eine entscheidende Rolle zu.

Die Regionen Europas, unterstrich José Manuel Barroso, sind „die direkten Akteure an vorderster Front“ dieser Globalisierung, deren Herausforderungen „eine sehr sichtbare und sehr direkte regionale Dimension“ haben und „die am stärksten benachteiligten Regionen der Union sehr viel schwerer belasten“. Der Kommissionspräsident wägte die beachtlichen Fortschritte, die bereits erzielt wurden, gegen die noch bestehenden Disparitäten ab und erinnerte daran, dass die Kohäsionspolitik ein „strukturelles“ Instrument ist, das gründlich und langfristig arbeitet und dass sein weiterer Erfolg von der partnerschaftlichen Teilung der Kompetenzen auf allen Ebenen abhängt, zwischen Akteuren, die durch einen „Subsidiaritätsvertrag“ aneinander gebunden sind. „Ja, die Solidarität ist ein grundlegender europäischer Wert“, und „In einer Welt, die offener ist als je zuvor, ist dies unsere Stärke“, schloss er.



Prüfung der Widerstandsfähigkeit eines Skilifts in Vorarlberg (Österreich)

## Das Rendezvous 2009

Während dieser beiden Tage wurden zahlreiche Vorträge gehalten und rege Diskussionen geführt, „ohne Vorurteile, ohne Tabus und ohne irgendein Thema auszuschließen“, ganz wie José Manuel Barroso es sich gewünscht hatte. Einer der Redner, Michel Delebarre, Präsident des Ausschusses der Regionen (AdR), hat die Aufmerksamkeit insbesondere auf die Revision des EU-Haushalts bis 2009 gelenkt: „Nach Auffassung des AdR hat die Kohäsionspolitik (...) einen Multiplikatoreffekt, der den Zielen der Union förderlich ist. Im Übrigen ist er der Meinung, dass der Erfolg der erneuerten Strategie für Wachstum und Beschäftigung zwangsläufig davon abhängt, ob sie in der Lage ist, die Ressourcen in allen Gebieten der Union, den Städten und Regionen zu mobilisieren.“ Diesbezüglich besitzen die regionalen Akteure „die Gelassenheit derer, die den Beweis für die Wirksamkeit dieser Kohäsionspolitik vor Ort erbracht haben. (...) Für das Rendezvous 2009 wollen wir sehr schnell greifbare Ergebnisse erzielen.“

„Wir sind jedoch auch besorgt.“ In der Vergangenheit gab es Vorschläge, die diese Politik in Frage stellten oder darauf abzielten, sie zu renationalisieren. „Diese Vorschläge werden zweifellos wieder auftauchen. Die Besorgnis des Ausschusses hängt mit der Oberflächlichkeit der Analyse und der Unterschätzung der Auswirkungen der Kohäsionspolitik zusammen, die diesen Vorschlägen zugrunde liegt“, unterstrich Michel Delebarre und rief dazu auf, „das europäische Vorhaben zu verbessern, damit es in der Lage ist, Wohlstand und Solidarität miteinander zu vereinbaren.“

## Zwanzig Jahre Kohäsion: bewährt, aber verbesserungsfähig

Die Kohäsionspolitik, kaum zwanzig Jahre alt, ist eine „junge und dynamische Politik, die heute allgemein als praktischster Ausdruck der europäischen Solidarität und als wirksamer Motor des wirtschaftlichen Fortschritts anerkannt wird“, hielt Danuta Hübner in ihrer Abschlussrede fest, warnte aber gleichzeitig auch vor Selbstzufriedenheit. Diese Anerkennung hat übrigens eine internationale Dimension, wie das Interesse von Ländern wie Indien, China, Brasilien und Russland zeigt, die mit wachsenden Disparitäten und sozialen Spannungen konfrontiert sind. Tatsächlich stellt die Kohäsionspolitik das „wichtigste Instrument“ dar, über das die EU verfügt, um die Herausforderungen der heutigen Zeit zu bewältigen und die Ziele von Lissabon zu erreichen. Die Kommissarin zog vier Schlussfolgerungen aus den Debatten, die auf dem Forum geführt wurden:

- Derzeit entsteht ein **neues Paradigma**, in dem die am wenigsten entwickelten Regionen ihren Rückstand gegenüber den am weitesten fortgeschrittenen Regionen aufholen und gleichzeitig danach gestrebt wird, gemeinsam in einer globalisierten Wirtschaft voranzukommen. Ein Paradigma, das „die ‚Chancen‘ für die Zukunft in den Vordergrund stellt, indem es das unerschlossene Potenzial mobilisiert, anstatt ‚Probleme‘ der Vergangenheit zu kompensieren.“ Genau dieser dynamische „Empowermentprozess“ liegt den Programmen 2007-2013 zugrunde.
- Über die klassischen makroökonomischen Kriterien wie dem Pro-Kopf-Einkommen hinaus müssen im Rahmen einer Politik, die „die strukturellen Faktoren der Wettbewerbsfähigkeit, einschließlich Umwelt und sozialer Nachhaltigkeit“, angeht, auch die **qualitativen Aspekte** berücksichtigt werden.
- Die Kohäsionspolitik spielt „eine bahnbrechende Rolle bei der Einführung regionaler Strategien für Innovation und die Wissensgesellschaft.“ Sie bildete den Auftakt zu neuen Politiken, von „Entwicklungsclustern“ über Finanzengineering bis zu territorialer Zusammenarbeit und integrierten städtischen Projekten. Sie kann ihren Hebeleffekt verstärken, indem sie dank ihres integrierten politischen Ansatzes und des Rückgriffs auf solide öffentlich-private Partnerschaften die Verbesserung der **Governancestrukturen** unterstützt. Sie war und ist ein Faktor „intelligenter Subsidiarität“, da sie mithilft, „institutionelle Grenzen“ zwischen Ministerien und anderen regionalen und nationalen Strukturen „zu durchbrechen“ und „die Beständigkeit der Entwicklungsbemühungen über kurzfristige politische Zyklen hinaus“ zu gewährleisten.
- Nicht zuletzt muss sich die Kohäsionspolitik intensiver um die **Bereitstellung öffentlicher Güter** in strukturell schwachen Regionen bemühen, und zwar „durch die Schaffung effizienter institutioneller und unternehmerischer Rahmenbedingungen“ und dadurch, dass sie „über die reine Vergabe direkter Beihilfen hinausgeht“. Diesbezüglich „wirkt sie wie ein Instrument der Wirtschaftsregulierung, das die Ungleichgewichte des Marktes korrigiert“ und seine Funktionsweise verbessert, ohne sich an seine Stelle zu setzen.

## Siebenundzwanzig nationale Kohäsionsstrategien

Am 8. Oktober 2007 hat die Kommission die 27 „Nationalen strategischen Rahmenpläne“ (NSRP) für den Zeitraum 2007-2013 verabschiedet, die ihr von den Mitgliedstaaten vorgelegt worden waren. Die erste Bewertung<sup>(1)</sup> der NSRP zeigt, dass die Kohäsionspolitik, die mit 347,41 Milliarden Euro die wichtigste Quelle für Investitionen aus dem Gemeinschaftshaushalt (35,7 % des Gesamtbetrags) darstellt, direkt zur Verwirklichung der Ziele der Union im Bereich von Wachstum und Beschäftigung beiträgt.

- **Durchschnittlich vorgesehene Mittel für die wichtigsten Investitionen** im Rahmen der Lissabon-Strategie: 62 % für das Konvergenzziel und 77 % für das Ziel regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung, was eine Gesamtinvestition von 215 Milliarden Euro (50 Milliarden mehr als im Zeitraum 2000-2006) darstellt.
- **Forschung und Entwicklung (FuE) und Innovation:** knapp 60 Milliarden Euro, davon zwei Drittel für KMU. Der Anteil dieser Ausgaben an dem für die neuen Mitgliedstaaten verfügbaren Haushalt wird vier Mal so hoch sein wie in den Jahren 2004 bis 2006.
- **Energieeffizienz:** Die Mitgliedstaaten verpflichten sich, diese Effizienz zu verbessern und erneuerbare Energieträger und alternative Technologien zu entwickeln. Die entsprechenden Investitionen werden sich im neuen Programmplanungszeitraum für das Konvergenzziel auf das Fünffache und für das Ziel Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung auf das Vierfache des früheren Betrags belaufen.
- **Unternehmergeist:** Ihm wird in allen NSRP Aufmerksamkeit gewidmet, vor allem durch Dienstleistungen für KMU. Besonderes Gewicht wird dabei auf Unterstützung in Form von Darlehen, Risikokapital usw. gelegt; des Weiteren ist vorgesehen, verstärkt auf die neuen Instrumente JEREMIE und JESSICA<sup>(2)</sup> zurückzugreifen.
- **Humanressourcen:** Der Schwerpunkt liegt auf Integration und jungen Menschen; für die Modernisierung der Schul- und Berufsbildungssysteme (vor allem im Rahmen des Konvergenzziels) sowie für aktive arbeitsmarktpolitische Maßnahmen werden umfangreiche Mittel bereitgestellt.
- **Umweltschutz und Risikoverhütung:** Dies stellt in allen Mitgliedstaaten eine Priorität dar; die dafür vorgesehenen Investitionen belaufen sich auf insgesamt 51 Milliarden Euro. Neue Programme sollen mögliche Synergien zwischen Umweltschutz und Wachstum stärken.

- **Verkehr:** 76 Milliarden Euro, die Hälfte davon für die Trans-europäischen Verkehrsnetze. Weitere Prioritäten sind Nebenstrecken, Umweltverträglichkeit (vor allem in städtischen Gebieten) und eine ausgewogenere Mobilität auf regionaler Ebene je nach Lage und Gegebenheiten.
- **Institutionelle Kapazitäten von Behörden:** Diese Priorität erscheint in fast allen NSRP von Ländern mit Regionen, die im Rahmen des Konvergenzziels förderfähig sind. Insgesamt sollen dafür 3,6 Milliarden Euro aufgewendet werden. Schwerpunkte sind die Ausarbeitung und Durchsetzung von Gesetzen, Qualitätssteigerung bei der Rechtsetzung (und vor allem ihre Vereinfachung in Bezug auf Wirtschaftstätigkeiten) und die Schaffung zentraler Anlaufstellen für die Bürger. Die Verbesserung von Qualität und Verfügbarkeit des öffentlichen Dienstes werden in den NSRP ebenfalls aufgegriffen.
- **Partnerschaft:** Die verschiedenen Behörden, Wirtschafts- und Sozialpartner wie auch NRO haben aktiv an der Ausarbeitung der Strategien mitgewirkt, deren stärker dezentralisierte Verwaltung zu breiteren und transparenteren Partnerschaftsvereinbarungen führen dürfte.
- **Abstimmung mit den „nationalen Reformprogrammen“ (NRP) im Rahmen der Lissabon-Strategie:** Die NSRP wurden in enger Zusammenarbeit mit den für die Umsetzung der NRP verantwortlichen Stellen ausgearbeitet (in der Regel sind verschiedene Ministerien für die beiden Politikfelder zuständig).
- **Koordinierung mit anderen Bereichen der Gemeinschaftspolitik:** Alle NSRP enthalten präzise Informationen über die notwendigen Mechanismen zur Koordinierung zwischen den Strukturfonds und dem Kohäsionsfonds einerseits und dem Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) und dem Europäischen Fischereifonds (EFF) andererseits.

<sup>(1)</sup> Mitteilung: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/07/419&format=HTML&aged=0&language=DE&guiLanguage=en>

<sup>(2)</sup> <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/06/693&format=HTML&aged=1&language=FR&guiLanguage=fr>

## Möglichst nahe vor Ort, aber in einer integrierten Vision: der territoriale Zusammenhalt

Frau Hübner kam noch einmal auf den Begriff integrierte Politik zurück und unterstrich ihre Rolle in Bereichen wie etwa Innovation oder territorialer Zusammenhalt. Letzterer soll ebenso wie der wirtschaftliche und soziale Zusammenhalt im Vertrag verankert werden. Die Kommissarin hat jedoch häufig „den Eindruck, dass wir den territorialen Zusammenhalt aus einer ‚geografischen‘ Sicht betrachten“, bei der das Territorium in kleine, getrennt behandelte Einheiten unterteilt wird, wodurch der Blick auf das große Ganze verstellt wird. In dem klassischen Beispiel der Beziehungen zwischen Stadt und ländlichem

Raum „kann rein ‚ländlichen‘ oder ‚städtischen‘ Strategien eine wichtige Dimension der regionalen Wettbewerbsfähigkeit fehlen“, die mit Clustern zusammenhängt. In diesem Sinne müssen Wachstumspole und Innovation mit Strategien verbunden sein, die „die ausgewogene Entwicklung der ‚Hinterländer‘ gewährleisten“.

Ist die Kohäsionspolitik zwanzig Jahre nach ihrem Entstehen im Zusammenhang mit dem Binnenmarkt und angesichts der wiederholten negativen Rückwirkungen der Globalisierung auf die Wirtschaften vieler Regionen der Euro-Zone noch so relevant wie zu Beginn? Danuta Hübner zufolge ist sie „unwiderstehlicher als je zuvor“.



# Die europäische Meerespolitik: vom Grünbuch zum Aktionsplan

Von Nicolas Mariel und Frederico Ferreira <sup>(1)</sup>

Mit der Vorlage ihres Blaubuchs „Eine integrierte Meerespolitik für die Europäische Union“ („Ein Meer von Möglichkeiten“) und des darin enthaltenen Aktionsplans am 10. Oktober 2007 reagierte die Kommission auf ein seit vielen Jahren zu spürendes, aber erst vor kurzem offenkundig gewordenes Bedürfnis: das nach einer Koordinierung der öffentlichen Politiken im Zusammenhang mit dem europäischen Meeres- und Küstenraum.



Hochseefischerei bei Thyborøn (Dänemark)

Das Meer reguliert nicht nur das Klima unseres Planeten, sondern beschäftigt auch 5 Mio. Europäer und stellt eine wichtige Arbeitsplatzreserve dar, vor allem in Sektoren wie etwa erneuerbaren Energien und Telekommunikation.

Bisher haben sich die europäischen Eingriffe im Meeresbereich darauf beschränkt, einen Rahmen für die Entwicklung sektoraler Tätigkeiten (Verkehr, Umwelt, Forschung usw.) vorzugeben, mit dem Anreize geschaffen oder Grenzen festgelegt wurden, der aber nicht auf einer Logik der nachhaltigen, auf die Zukunft dieses gemeinsamen Erbes gerichteten Entwicklung beruhte.

Dank der neuen integrierten europäischen Meerespolitik, die von der Kommission Barroso im Rahmen ihrer Strategie für den Zeitraum 2005-2009 angestoßen wurde, scheint sich dieser Trend nun umzukehren. Die Durchführung dieser Politik erfolgt in mehreren Etappen, angefangen mit einer Konsultationsphase.

Das im Juni 2006 vorgelegte **Grünbuch** zur künftigen Meerespolitik der Union hat einen dreizehnmonatigen, breit angelegten Anhörungsprozess zur Notwendigkeit einer

integrierten Meerespolitik und der Ermittlung spezifischer Bedürfnisse in diesem Bereich eingeleitet. Die Ergebnisse haben alle Erwartungen übertroffen: Bei der Taskforce Meerespolitik, einem von der Generaldirektion Fischerei und maritime Angelegenheiten zur Ausarbeitung und Überwachung dieser neuen Politik eingesetzten Ad-hoc-Dienst, sind knapp 500 schriftliche Beiträge von Regierungen und Regionen, Privatunternehmen, Gewerkschaften, NRO sowie von einfachen Bürgerinnen und Bürgern eingegangen.

## Ein Kompass ...

Gestützt auf diesen Zuspruch der Zivilgesellschaft, aber auch auf den öffentlicher Instanzen wie etwa des Ausschusses der Regionen oder der deutschen EU-Ratspräsidentschaft (erstes Halbjahr 2007), hat die Kommission beschlossen, eine zweite Phase zur Formulierung von Aktionen einzuleiten, um einen konkreten Rahmen für die Durchführung einer integrierten Meerespolitik festzulegen. Dies ist auch der Zweck des **Blaubuchs**, das am 10. Oktober 2007 vom Präsidenten der Kommission, José Manuel Barroso, und dem für Fischerei und maritime Angelegenheiten zuständigen Kommissar Joe Borg vorgestellt wurde.

<sup>(1)</sup> Policy Officer bzw. Assistant Analyst bei der Taskforce Meerespolitik, GD Fischerei und maritime Angelegenheiten, Europäische Kommission

Das Blaue Buch ist ein „Paket“, das zwei Kommissionsmitteilungen politischer Natur und zwei Arbeitsdokumente – einen Aktionsplan und eine Beurteilung der Auswirkungen – umfasst. Es wurde unter Koordinierung der Taskforce Meerespolitik im Rahmen einer intensiven Zusammenarbeit verschiedener Dienststellen verfasst, die auf hoher Ebene von den Kommissaren, welche selbst in einer Kontaktgruppe zusammengeschlossen waren, unterstützt wurde.



Ausbildung in maritimer Sicherheit

Der **Aktionsplan**, der im Dezember 2007 vom Ministerrat verabschiedet werden soll, ist gewissermaßen die „Bibel“ der neuen europäischen Meerespolitik. Er sieht rund dreißig Aktionen vor, die in fünf große Ziele untergliedert wurden:

- Förderung einer nachhaltigen Nutzung der Meere und Ozeane;
- Aufbau einer Wissens- und Innovationsgrundlage für die Meerespolitik;
- Optimale Lebensqualität in den Küstenregionen;
- Ausbau der Führungsposition Europas in internationalen maritimen Angelegenheiten;
- Steigerung der Sichtbarkeit des maritimen Europas.

Manche dieser Aktionen sind „strukturell“, fallen also unter die traditionellen Politiken der Union. Dies gilt etwa für die Mitteilungen zur Hafenpolitik, die zur Verkehrspolitik gehört, und zur Bekämpfung der illegalen, nicht gemeldeten und unregulierten Fischerei, die unter die Zuständigkeit der Gemeinsamen Fischereipolitik fällt. Andere sind echte Neuerungen und gehen über den Rahmen einer traditionellen Politik hinaus, beispielsweise der Einsatz politischer Entscheidungsinstrumente, die im Blauen Buch vorgesehen sind, wie etwa ein Raumplanungssystem für maritime Tätigkeiten, integriertes Küstenzonenmanagement, ein europäisches maritimes Beobachtungs- und Datennetzwerk oder die Interoperabilität der europäischen Überwachungssysteme.

Die im Aktionsplan festgelegte **Roadmap** beruht auf einem relativ knappen Zeitplan, der die Durchführung der meisten Aktionen im Laufe des Jahres 2008, spätestens Anfang 2009 vorsieht. Einige Aktionen haben sich in Form der Veröffentlichung von Dokumenten bereits konkretisiert:

Arbeitspapiere zum Thema maritime Cluster, Mitteilung zur Hafenpolitik, Konsultationsdokument zu den Hochgeschwindigkeitsseewegen und einem europäischen Seeverkehrsraum ohne Hindernisse, Mitteilung über zerstörerische Fangpraktiken, Mitteilung zur Sozialordnung im maritimen Sektor, Arbeitspapier über die maritime Energiepolitik usw.

### ... und ein Ruder

An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass die Verabschiedung des Aktionsplans die Voraussetzungen für neue Gegebenheiten im Bereich Governance schafft. Die generelle Idee ist, zu den bestehenden Vorschriften keine neuen hinzuzufügen, keine zusätzlichen Verwaltungsstrukturen zu schaffen und, vor allem, die verschiedenen beteiligten Parteien soweit wie möglich in den Entscheidungsprozess einzubinden, um vor der Inangriffnahme konkreter Aktionen ihre Zustimmung einzuholen. Dies gilt insbesondere für die neuen Instrumente wie etwa das Raumplanungssystem, das auf dem Umweg über Pilotprojekte zum Einsatz kommen wird. Der Aktionsplan legt auch großes Gewicht auf Anreizmaßnahmen und sieht Erleichterungen für Projekte vor, die bewährte Praktiken respektieren.

Man kann sicherlich einwenden, dass die meisten der vorgesehenen Maßnahmen auf jeden Fall von den zuständigen Dienststellen der Kommission verabschiedet worden wären. Bei der integrierten europäischen Meerespolitik geht es aber gerade darum, dass sie aufeinander abgestimmt werden, damit ein durchdachtes, allgemeines Entwicklungsziel verfolgt wird. Dieses Anliegen wurde im Konsultationsprozess zum Grünbuch geäußert, und aus diesem Grund ist zu erwarten, dass die Existenz der Struktur „Maritime Angelegenheiten“ der GD Fischerei in absehbarer Zukunft bestätigt wird und ihre Befugnisse erweitert werden.



Modernisierung des Hafens von Quarteira (Portugal)



## Die Regionen in äußerster Randlage: Europa auf hoher See

Azoren, Kanarische Inseln, Guadeloupe, Guyana, Madeira, Martinique und Réunion: Die sieben Regionen in äußerster Randlage (RUP) leiden unter dauerhaften Benachteiligungen<sup>(1)</sup> im Zusammenhang mit ihrer abgelegenen Lage, ihrer Isolierung und den klimatischen, territorialen, demografischen und wirtschaftlichen Bedingungen, angesichts derer es gerechtfertigt ist, die Gemeinschaftspolitiken auf ihre Situation abzustimmen. Doch als in die EU integrierte Regionen, die sich über zwei Ozeane (den Atlantischen und den Indischen) erstrecken, haben die RUP auch einiges zu bieten. Mit mehr als 3 000 000 km<sup>2</sup> entsprechen die „Ausschließlichen Wirtschaftszonen“ (AWZ) der RUP der Gesamtfläche des Mittelmeer- und des Ostseeraums. Wenn man noch die überseeischen Länder und Gebiete (ÜLG)<sup>(2)</sup> hinzunimmt, ist die Europäische Union auf den drei Ozeanen präsent und besitzt den weltweit größten Meeresraum.



Die RUP verfügen bisher über relativ gut erhaltene Fischressourcen, die noch eine durchdachte Entwicklung der Fischerei erlauben. Hinzu kommen ihre touristischen Ressourcen. Aufgrund ihrer geografischen und geophysikalischen Eigenschaften und des Reichtums ihrer marinen Biodiversität stellen sie im Übrigen „Laboratorien“ in Bereichen wie Umwelt, Klima und Energie dar, ganz im Einklang mit den Zielen von Lissabon und Göteborg für eine nachhaltige Entwicklung.

Diesbezüglich bieten die RUP einen privilegierten Raum, an den Außengrenzen der Union, für eine gemeinsame nachhaltige Entwicklung aller Territorien ihrer jeweiligen Meeresgebiete. Wenn sie nicht im Meer isoliert sind,

wie etwa die Azoren, liegen sie in unmittelbarer Nachbarschaft zu Drittländern, die mit noch gravierenderen Entwicklungsproblemen konfrontiert sind. Der Dialog zwischen der EU, ihren RUP, ihren Mitgliedstaaten und den Drittländern könnte dazu beitragen, dass in etlichen Bereichen – wie etwa gemeinsame nachhaltige Verwaltung der Fischbestände, Kampf gegen Armut, maritime Sicherheit, Migrationsströme usw. – beachtliche Fortschritte erzielt werden.

Für die RUP ist die Einführung einer europäischen Meerespolitik ganz offensichtlich von großem Interesse. Im Rahmen des Programms INTERREG IIIC Süd haben sie ein Projekt namens RUPMER entwickelt, um ihren Beitrag zum Grünbuch zu diesem Thema zu leisten. Die Ausarbeitung dieser Politik impliziert insbesondere für diese Regionen internationale Überlegungen. Eine erste Schlussfolgerung des Projekts RUPMER ist die Notwendigkeit, je nach Meeresgebiet unterschiedlich vorzugehen, um den Besonderheiten der RUP sowohl gegenüber dem Rest der EU als auch zwischen den Zonen Karibik, Südwesten des Indischen Ozeans und Makaronesien (Madeira-Azoren-Kanaren) Rechnung zu tragen.

Der Schutz der Meeresumwelt der RUP verlangt, dass die diesbezüglichen Informationen in die europäischen Datenbanken, auf deren Grundlage ein Meeresatlas entwickelt werden soll, aufgenommen werden. Um spezialisierte Forschungsarbeiten im Zusammenhang mit den RUP (erneuerbare Energieträger, blaue Biotechnologien, Klimawandel, Risikoverhütung usw.) zu fördern, müssen ihre FuE-Einrichtungen mit denen in der restlichen EU vernetzt werden. Nicht zuletzt macht die Fischerei deutlich, dass eine auf den geografischen Kontext der RUP abgestimmte Politik gebraucht wird, die in der Lage ist, ihre eigene Entwicklung wie auch die gemeinsame nachhaltige Verwaltung der Ressourcen mit den benachbarten Drittländern zu unterstützen.

Die Mitteilung über eine integrierte Meerespolitik, die insbesondere auf die Möglichkeit eines integrierten Ansatzes für jedes der drei betroffenen Meeresgebiete und die Bedeutung der RUP im Hinblick auf FuE eingeht, weist den richtigen Kurs.

**Kontakt:** [regionreunion1@wanadoo.fr](mailto:regionreunion1@wanadoo.fr)

<sup>(1)</sup> Artikel 299-2 des Vertrags

<sup>(2)</sup> ÜLG: rund zwanzig Gebiete, die verfassungsrechtlich zu vier Mitgliedstaaten (Dänemark, Frankreich, Niederlande, Vereinigtes Königreich) gehören, aber nicht zum Gebiet der Gemeinschaft zählen und auch keine unabhängigen Staaten sind.

## NET-BIOME: Forschung im Dienste der nachhaltigen Entwicklung der Gebiete in äußerster Randlage

Net-Biome ist ein Projekt des Sechsten Rahmenprogramms für Forschung und technologische Entwicklung (RPFTE), das erstmals die sieben Regionen in äußerster Randlage (RUP) und den Großteil der überseeischen Länder und Gebiete (ÜLG) in den zu fünf europäischen Ländern (Frankreich, Niederlande, Portugal, Spanien, Vereinigtes Königreich) gehörenden tropischen und subtropischen Zonen miteinander vernetzt. RUP und ÜLG bieten eine

außergewöhnlich reiche marine und terrestrische Biodiversität, die ihrer nachhaltigen Entwicklung (Landwirtschaft, Fischerei, Tourismus) sehr zuträglich ist. Ihre Umwelt ist jedoch für Klimaveränderungen, Naturgefahren und menschliche Aktivitäten anfälliger als der Rest der EU. Net-Biome betrifft die Zusammenarbeit in der Forschung über Biodiversität; Ziel ist, originelle Strategien und Modelle für nachhaltiges Management zu entwickeln, die gemeinsam mit Kontinentaleuropa und den benachbarten Drittländern genutzt werden können.

**Kontakt:** [josiane.irissin-mangata@cr-reunion.fr](mailto:josiane.irissin-mangata@cr-reunion.fr)

## Kurs auf nachhaltige Entwicklung: die europäische Hafenpolitik

Im Anschluss an ihre Mitteilung zur integrierten Meerespolitik hat die Kommission am 18. Oktober 2007 eine Mitteilung über eine europäische Hafenpolitik<sup>(1)</sup> verabschiedet, welche die Ergebnisse einer breit angelegten Konsultation der verschiedenen Interessengruppen widerspiegelt.

Die europäischen Häfen, ob am Meer oder an Flüssen gelegen, stehen vor komplexen Herausforderungen: gesteigerte Beförderungsnachfrage; ein tiefgreifender technologischer Wandel (Containerverkehr, Telekommunikation, Einsatz von Informationstechnologien); Umweltzwänge, einschließlich eines intermodalen Verkehrsmanagements mit einer besseren Ausnutzung der vorhandenen Hafenkapazität; die Notwendigkeit eines Dialogs zwischen allen Interessengruppen des Hafensektors, einschließlich Städte und Regionen, und schließlich die Einhaltung der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, insbesondere im Hinblick auf Transparenz und Wettbewerb. Um ein Hafensystem zu fördern, dass umfassend zu nachhaltigem Wachstum und Beschäftigung beiträgt, hat die Kommission einen Aktionsplan festgelegt, der, kurz zusammengefasst, folgende Elemente beinhaltet:

- **Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Häfen und der Anbindung an das Hinterland.** Obwohl die größten europäischen Häfen als wirtschaftlich effizient betrachtet werden können, gibt es in vielen Häfen jedoch noch Engpässe im Hinblick auf Kapazität, Beförderungswege oder Organisation. Es geht darum, ein integriertes Management der Transportkette zu gewährleisten und neue Beförderungsstrecken zu untersuchen und gründliche Prüfungen vorzunehmen, bevor neue Infrastrukturen gebaut werden.

- **Umweltfreundlicher Kapazitätsausbau.** Die Kommission wird Leitfäden veröffentlichen, um die Anwendung der Umweltrichtlinien (Habitate, Vögel, Wasser, Abfall) auf Hafeninfrastrukturen zu vereinfachen. Wichtig ist weiterhin, geeignete Abfallbehandlungsanlagen zu schaffen, die sinnvolle Bewirtschaftung von Gewässern und Sedimenten zu gewährleisten und gegen Klimawandel und Luftverschmutzung vorzugehen.
- **Modernisierung der Hafenaktivität** durch neue Systeme für die Sicherheit im Seeverkehr sowie moderne Telekommunikationssysteme. Insbesondere der „Online-Seeverkehr“ vereinfacht die administrative Bearbeitung von Schifffahrt und Logistik. Die neuen automatisierten Hafenausrüstungen spielen ebenfalls eine wichtige Rolle. Schließlich sollten die Prozeduren in Verbindung mit dem Kurzstreckenseeverkehr vereinfacht werden, um diesen im Binnenmarkt zu fördern und die Schaffung von „Hochgeschwindigkeitsseewegen“ voranzubringen.
- **Gleiche Ausgangsbedingungen für alle – klare Verhältnisse für Investoren, Betreiber und Nutzer:** Rolle der Hafenbehörden, staatliche Finanzierung, Hafenkonzessionen, technisch-nautische Dienste (Lotsen, Schleppen usw.), Ladungsumschlag, Hafengebühren, Wettbewerb mit Drittländern.
- **Aufnahme eines strukturierten Dialogs zwischen Häfen und Städten** (siehe Artikel).
- **Entwicklung eines sektoralen Dialogs über die Arbeit in Häfen** und Verbesserung der Ausbildung, der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes.

<sup>(1)</sup> KOM(2000) 616 endgültig vom 18.10.2007  
[http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/com/2007/com2007\\_0616de01.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/com/2007/com2007_0616de01.pdf)





## Hafenstädte im Wandel

Von Patrick Verhoeven<sup>(1)</sup>

**Im Namen des Wachstums und der nachhaltigen Entwicklung müssen Häfen und Städte wieder Partner werden.**



In Europa gibt es insgesamt mehr als 1000 Seehäfen. Man darf allerdings nicht vergessen, dass die meisten kleiner oder mittlerer Größe sind: 700 Häfen schlagen jährlich weniger als 1 Million Tonnen Fracht um. Am anderen Ende der Skala befinden sich etwa zehn Megahäfen, die über 50 Mio. Tonnen umschlagen.

### Die Seehäfen, Wachstumspole für Europa

Im Laufe der letzten zwanzig Jahre haben die Aktivitäten zahlreicher europäischer Häfen explosionsartig zugenommen. Dieser Trend dürfte sich fortsetzen, vor allem für den Containertransport, der weiterhin stark wachsen dürfte. Diese Entwicklung ist vor allem auf die rasche Ausdehnung

der asiatischen Märkte und insbesondere auf die Importe aus China zurückzuführen.

Dieser Trend begünstigt die Teilnahme einer größeren Zahl europäischer Häfen an den Weltmärkten. Die Containerhäfen, die 2006 das höchste Wachstum zu verzeichnen hatten, waren durchweg klein oder mittelgroß und über den ganzen Kontinent verteilt. Folglich ist in diesem Sektor im Hinblick auf die Zahl beteiligter Häfen, die Funktionen und Dienste eine zunehmende Diversifizierung zu beobachten, was den Befrachtern eine größere Auswahl an Beförderungswegen bietet.

Um angemessen auf dieses Wachstum zu reagieren, müssen die europäischen Häfen in neue Aufnahmekapazitäten investieren und über zuverlässige Anbindungen an ihr Hinterland verfügen. Doch eines der größten Hindernisse in diesem Zusammenhang ist die Rechtsunsicherheit in Verbindung mit der Anwendung gemeinschaftlicher Umweltnormen. So haben sich wichtige Hafenprojekte wegen der Langsamkeit und Schwerfälligkeit der Prozeduren erheblich verzögert.

### Modernisierung der Küstengebiete

Das Konzept des modernen Hafens ist Anfang des 19. Jahrhunderts im Vereinigten Königreich aufgekommen: Was Infrastrukturen, Planung oder Umschlags- und Verwaltungstechniken anbelangt, waren Häfen wie London und Liverpool Vorreiter, von denen sich die Konkurrenz auf dem Kontinent hat inspirieren lassen. 150 Jahre später hat sich die Geschichte gewissermaßen wiederholt, als London 1981 mit der Modernisierung seiner Docks den Weg für die Sanierung der alten Hafengebiete überall sonst in Europa eröffnet hat.

Die Projekte mögen verschieden sein, doch sie haben alle ein gemeinsames Merkmal: der Stadt verlassene oder stillgelegte Hafengebiete zurückgeben, die in Büro-, Wohn- oder Freizeiträume verwandelt werden können, da die Hafenaktivitäten außerhalb, weit vom Zentrum entfernt, angesiedelt werden. Ein gutes Beispiel für diesen Wandel ist das Hamburger Projekt „HafenCity“. Mit den Erträgen aus dem Verkauf von unmittelbar am Wasser gelegenen Gebäuden in dem alten, nahe des Stadtzentrums gelegenen Hafen konnte der ultramoderne Container-Terminal von Altenwerder am Südufer der Elbe finanziert werden.

<sup>(1)</sup> Generalsekretär der ESPO (European Sea Ports Organisation / Europäische See- und Hafenorganisation)  
E-Mail: [pverhoeven@espo.be](mailto:pverhoeven@espo.be) – Web: [www.espo.be](http://www.espo.be)



## Sanierung der Hafenstadt

Diese Neuaneignung von Ufern und Küstengebieten, die überall in Europa stattgefunden hat, hat die Städte sehr oft von ihrem Hafen abgeschnitten: In vielen europäischen Hafenstädten wird dem ahnungslosen Besucher nicht gleich bewusst, dass es in der Stadt, in der er sich aufhält, einen großen Hafen gibt. In der Regel nimmt er lediglich eine Wasserfläche, auf der gelegentlich Lastkähne und Vergnügungsdampfer kreuzen, als Promenaden angelegte Kais, in Touristenattraktionen verwandelte Docks und zu modernen Lofts umgebaute Lagerhäuser wahr.

Doch mehr und mehr Hafenverwalter beginnen, die Nachhaltigkeit dieser Politik in Frage zu stellen. Angefangen mit dem Raumproblem, da die voraussichtlichen Wachstumsraten immer größere Aufnahmekapazitäten erforderlich machen. Nun fehlt es aber an Gelände, und durch die strengen Umweltauflagen wird der Ausbau der Häfen beschränkt, so dass Letztere häufig gezwungen sind, in die Innenstädte zurückzukehren und dort alte Hafengebiete neu zu erschließen.

Dabei steht ihnen natürlich ein erhebliches Problem im Weg: Das Nimby-Syndrom (Not in my backyard), das die Existenz von Hafenaktivitäten in der Nähe von Wohngebieten erschwert. Dabei ist dieser Prozess für viele Häfen unvermeidlich, und er verlangt Bemühungen von beiden Parteien: Die Hafenbehörden müssen dafür sorgen, dass ihr Hafen so sauber, unaufdringlich und sicher ist wie möglich, und die Bürgerinnen und Bürger müssen begreifen, dass der Hafen zu ihrem Komfort und ihrem allgemeinen Wohlbefinden beiträgt. Nur unter dieser Bedingung wird es gelingen, die Hafenstädte in Europa wirklich neu zu beleben.

Um zu erreichen, dass die lokale Bevölkerung eine positivere Einstellung zu den Hafenaktivitäten entwickelt, muss zunächst dafür gesorgt werden, dass der Hafen für die breite Öffentlichkeit besser sichtbar ist. Es gilt, die Menschen davon zu überzeugen, dass Häfen faszinierende Orte sind. Hier bieten sich noch weitgehend unerschlossene Möglichkeiten zum Aufbau von Partnerschaften mit Sektoren wie Tourismus, Freizeit, Kultur und Kulturerbe, in deren Rahmen es möglich wäre, die Bürger mit der Welt der Häfen und des Seeverkehrs vertraut zu machen. Im Zeitalter des internationalen Codes für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS) und anderer Vorsichtsmaßnahmen stellt dies eine ganz besondere Herausforderung dar, die seitens der Hafenverwalter eine gewisse Kreativität erfordert.

## Die nachhaltige Entwicklung der Häfen im Mittelpunkt der neuen europäischen Hafenpolitik

Am 18. Oktober 2007 hat die Europäische Kommission eine neue Mitteilung zur gemeinschaftlichen Hafenpolitik veröffentlicht<sup>(2)</sup>. Verglichen mit den früheren Initiativen misst diese Mitteilung der nachhaltigen Entwicklung der Häfen große Bedeutung bei und anerkennt gleichzeitig die Notwendigkeit, mehr Klarheit in die Vorschriften zur Anwendung



des Umweltrechts der EU zu bringen. Die in der ESPO zusammengeschlossenen europäischen Hafenbehörden begrüßen die Ankündigung der Kommission, sie wolle Leitlinien für die Anwendung dieser Rechtsvorschriften auf die Hafenentwicklung ausarbeiten.

Die Mitteilung soll auch die Zusammenarbeit zwischen Städten und Häfen verbessern. Dies wird von dem Sektor ebenfalls sehr positiv aufgenommen. Auch wenn in erster Linie die Kommunal- und Hafenbehörden für die Integration der Häfen in die Städte und das städtische Leben verantwortlich sind, kann die Europäische Kommission dadurch, dass sie bewährte Praktiken und gegenseitiges Voneinanderlernen fördert, als Katalysator für diesen Ansatz wirken. Ihr Vorschlag, jedes Jahr einen „Tag der offenen Tür“ zu organisieren, ist ein gutes Beispiel für die Partnerschaft, die sich zwischen Europas Hafen- und Stadtbehörden entwickeln könnte.

<sup>(2)</sup> KOM(2000) 616 endgültig vom 18.10.2007: [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/com/2007/com2007\\_0616de01.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/com/2007/com2007_0616de01.pdf)

# Maritime Cluster, an der Schnittstelle von Innovation und regionaler Entwicklung

Von Patrick Bernard-Brunet <sup>(1)</sup>

**Cluster können entscheidend zum Erfolg einer ehrgeizigen Meerespolitik beitragen, da sie konkrete Ergebnisse im Bereich technologischer Innovation und gleichzeitig die wirtschaftliche Entwicklung der betroffenen Gebiete ermöglichen.**



Das Wort „Cluster“, das im Englischen Anhäufung oder Gruppe bedeutet, bezeichnet einen Zusammenschluss von Unternehmen eines bestimmten Sektors, die meist in ein und derselben Arbeitsmarktregion angesiedelt sind. Genauer ausgedrückt, ist ein Cluster nach Michael E. Porter von der Universität Harvard *„eine Konzentration von miteinander verbundenen Unternehmen, spezialisierten Lieferanten, Dienstleistern und angeschlossenen Einrichtungen (Universitäten, Handelsverbände usw.)“*

## Verschiedene Formen der „Clusterbildung“

Diese Zusammenschlüsse von Unternehmen und Berufspraktikern, die in allen Tätigkeitsbereichen auftreten, können unterschiedliche Formen annehmen. So ist im maritimen Bereich zwischen nationalen Clustern – die oftmals als Meinungsverstärker für gewisse Sparten oder Berufe des Sektors dienen – und regionalen Clustern (die in Frankreich „pôles de compétitivité“, d. h. Wettbewerbspole, genannt werden) zu unterscheiden. Letztere sollen durch Innovation und die

Annäherung zwischen Forschung, Berufsausbildung und Industrie die Entwicklung der Meereswirtschaft voranbringen. Sie begleiten Forschungsprojekte (Planung des Projekts, Suche nach Partnern und Finanzierungen), fördern den Zugang von KMU zu neuen Märkten und liegen damit voll auf der Linie der Lissabonner Strategie, die innovationspolitischen Maßnahmen besondere Bedeutung beimisst.

Innovation ist eine Notwendigkeit im Meeressektor, vor allem für Bereiche wie Schiffsbau und Logistik (der Bau eines Schiffes ist das Ergebnis der Arbeit eines umfangreichen Netzes von Lieferanten), Erschließung energetischer und biologischer Meeresressourcen (Offshore-Erdölgewinnung, Nutzung erneuerbarer Energien, die insbesondere durch Strömungen, Wellen und Gezeiten erzeugt werden, Entwicklung neuer, aus der maritimen Biodiversität hervorgegangener Moleküle usw.), Sicherheit, Überwachung und nicht zuletzt Umwelt: Risikoverhütung, Kampf gegen die Auswirkungen des Klimawandels, Entwicklung eines nachhaltigen, in den Küstenschutz integrierten Tourismus.

<sup>(1)</sup> Policy Officer, Europäische Kommission, GD Regionalpolitik, Referat „Thematische Entwicklungen und Auswirkungen“.



### Finnlands maritimer Cluster

In Finnland sind im Rahmen des „Programms für Kompetenzcenter“, das vom Staatsrat für den Zeitraum 2007-2013 durchgeführt wird, 13 Cluster entstanden.

Der finnische Maritimcluster hat die Aufgabe, die Entwicklung der Aktivitäten, Berufsausbildung und angewandte Forschung in Sektoren wie Schiffsbau, Offshore und Meereslogistik zu dynamisieren und zu bündeln. Die wichtigsten Arbeitsbereiche betreffen Werkstoffe und Umwandlungstechnologien, die Internationalisierung des Sektors, Sicherheit und Umweltfragen sowie Unternehmensentwicklung.

Fünf Kompetenzcenter, denen hochrangige Unternehmer und Forscher angehören, wirken aktiv an diesem Cluster mit, der vom Koneteknologiakeskus Turku Oy koordiniert wird. Es handelt sich um die Center von Südostfinnland, Südwestfinnland, Westfinnland und Satakunta und das Kompetenzcenter Metallurgie am Bottnischen Meerbusen.

Die Strategie des Clusters ist darauf ausgerichtet, innovative Tätigkeiten, Produkte und Dienstleistungen zu fördern, Produktivität und Networking zu verbessern und das Angebot an qualifizierten Arbeitskräften zu erhöhen. Ferner bemüht sich der Cluster, den Zuwachs von Forschungsinvestitionen und die Entwicklung und Verbesserung der Kompetenzen von Unternehmen, den Austausch und die Zentralisierung von Informationen, die Organisation spezifischer Aktionen, die Internationalisierung und die Zusammenarbeit von KMU zu fördern.



*Kontakt: Mervi Pitkänen, Programmleiter.  
mervi.pitkanen@koneteknologiakeskus.fi*

Die Cluster sind mehr als nur Innovationsträger; sie erlauben außerdem, auf regionaler Ebene das maritime Know-how der Europäischen Union zu bewahren, da sie per definitionem die Akteure der Industrie und der Berufsbildung zusammenschließen. Aus diesem Grund muss die Entwicklung von Clustern Hand in Hand gehen mit Investitionen in Berufsbildung im Meeressektor. Tatsächlich könnte ein Mangel an qualifizierten Seeleuten beunruhigende Auswirkungen haben, vor allem auf die Infrastrukturen für Sicherheit im Seeverkehr. Auf lange Sicht besteht auch die Gefahr,

dass bestimmte Cluster geschwächt werden oder ihren Standort in Regionen verlegen, die höher qualifizierte Arbeitskräfte zu bieten haben.

### Europäische Unterstützung

Die Europäische Union fördert die Entwicklung maritimer Cluster auf verschiedene Weisen. 2005 hat die Europäische Kommission am Aufbau der Technologieplattform WATERBORNE<sup>(1)</sup> mitgewirkt, die die wichtigsten Akteure des Seeverkehrs umfasst. Ziel ist, rund um Themengruppen (Schiffsbau, Navigation, Systeme, Sicherheit usw.) eine langfristige Vision für einen Sektor zu erarbeiten, der – was seine Entwicklung betrifft – auf größere technologische Fortschritte angewiesen ist. Ferner soll diese Plattform die Prioritäten der europäischen Meeresforschung auf die Bedürfnisse der Industrie abstimmen (was auch die Förderung von Clustern beinhaltet).

Des Weiteren hat die Kommission über die Initiative Europe INNOVA<sup>(2)</sup> die Kartierung der europäischen Cluster in Angriff genommen. Bis Ende 2007 soll eine paneuropäische Karte für alle Mitgliedstaaten vorliegen, mitsamt präziser Angaben über die auf nationaler und regionaler Ebene durchgeführten Cluster-Initiativen.

Ferner hat die Kommission eine Reihe von Netzwerken im Bereich Forschung und Innovation gestartet, häufig mit dem Ziel, den Austausch bewährter Praktiken voranzubringen. Diese Netzwerke können jedoch im Endeffekt zur Entstehung



*Fähre im Kieler Hafen (Deutschland)*

<sup>(1)</sup> <http://www.waterborne-tp.org/>

<sup>(2)</sup> <http://www.europe-innova.org/index.jsp>



transnationaler Cluster führen. Um diese Zusammenarbeit zwischen europäischen Clustern zu stimulieren und die Entwicklung neuer Projekte von kontinentaler Dimension zu fördern, hat die Kommission im Juli 2007 die Europäische Beobachtungsstelle für Cluster (ebenfalls im Rahmen der Initiative Europe INNOVA) ins Leben gerufen. Die Rolle dieser Beobachtungsstelle wird darin bestehen, statistische Daten zu erheben, Indikatoren zur Messung der Dynamik der europäischen Cluster zu entwickeln und den Effekt nationaler und regionaler Cluster-Politiken zu beurteilen. Diese Arbeit wird die Bemühungen einiger europäischer Cluster ergänzen, die darauf abzielen, die Übertragung der von den fortgeschrittenen Regionen (nordische Länder, Vereinigtes Königreich, Österreich, Spanien, Norditalien usw.) durchgeführten Aktionen an die Regionen und Mitgliedstaaten, in denen die Unternehmensnetze noch unterentwickelt sind, zu vereinfachen. Die maritimen Cluster werden natürlich sowohl von diesen Initiativen als auch von den von der Europäischen Beobachtungsstelle ergriffenen Maßnahmen profitieren.

Im Forschungsbereich erhalten bestimmte auf diese Aktivitäten ausgerichtete Cluster Fördermittel des Rahmenprogramms der Europäischen Union, insbesondere über das Pilotprojekt „Wissensregionen“ – diese Unterstützung zielt darauf ab, die Forschungskapazitäten der Regionen zu entwickeln und diese Aktivitäten in die regionalen Entwicklungsstrategien einzubeziehen.

### Cluster und Kohäsion

Auch seitens der europäischen Kohäsionspolitik wird Clustern viel Unterstützung zuteil. Unter den Investitionen, die für den Zeitraum 2007 bis 2013 vorgesehen sind, zählt Innovation für sämtliche Regionen und Mitgliedstaaten zu den vorrangigen Sektoren: Wer in Innovation investiert, fördert nachhaltiges Wirtschaftswachstum, und die Entwicklung von Clustern ist eines der Mittel, das Regionen zur Verfügung steht, um dieses Ziel zu erreichen.



Autoterminal des Hafens von Valencia (Spanien)

### Bernsteinland Pommern

Die Küsten von Pommern (Polen) sind reich an Bernstein, diesem fossilen Harz, das vor etwa vierzig Mio. Jahren von Koniferen abgesondert wurde. In der Region hängen rund 10 000 Arbeitsplätze unmittelbar mit dieser heiß begehrten Ressource zusammen, deren Export jährlich mit 350 Mio. Euro zu Buche schlägt.



Dies erklärt auch die Gründung eines „Bernstein-Clusters“, der alle einschlägigen Akteure zusammenbringt: Kunsthandwerker und Unternehmen, die Schmuck und Schönheitsprodukte aus Bernstein herstellen, lokale und regionale Körperschaften, das Institut für Marktwirtschaft und die Gesellschaft für internationale Messen von Gdańsk (die jedes Jahr die Fachmessen „Amberif“ und „Ambermart“ organisiert), Museen, Universitäten und andere mit dem Sektor verbundene Vereinigungen.

Dieser Wettbewerbspol, der Tradition, Innovation und Kooperation miteinander verbindet, ist in erster Linie dazu bestimmt, die Verwertung des Rohstoffs sowohl quantitativ als auch qualitativ zu verbessern, die Absatzmärkte für Bernsteinprodukte zu vergrößern und zu festigen und einen auf dieser kostbaren Ressourcen basierenden Tourismus zu entwickeln. Wie seine Promotoren sagen, geht es darum, aus Pommern das „Bernsteinland“ und aus Gdańsk die „Bernsteinhauptstadt“ zu machen.

**Kontakt:** Krystyna Wróblewska, Direktorin, Amt für internationale Zusammenarbeit, Büro des Marschalls der Woiwodschaft Pommern  
k.wroblewska@woj-pomorskie.pl

In den gemeinschaftlichen strategischen Leitlinien zur Kohäsion<sup>(1)</sup>, die im Oktober 2006 vom Europäischen Rat verabschiedet wurden, wird unter anderem dargelegt, dass die Investitionen in Forschung und Entwicklung Folgendes ermöglichen sollten: „Stärkung der Zusammenarbeit zwischen Unternehmen sowie zwischen Unternehmen und öffentlichen Forschungsinstituten/tertiären Bildungseinrichtungen beispielsweise durch Förderung der Schaffung von regionalen und transregionalen Spitzentechnologie-Clustern.“ Dies gilt selbstverständlich für die Küstenregionen

### Mehrwert durch die Initiative „Regionen für den wirtschaftlichen Wandel“

Ab 2008 können die Meeresregionen der Europäischen Union im Rahmen der Initiative „Regionen für den wirtschaftlichen Wandel“ in Netzwerken zusammenarbeiten. Diese Vernetzungsaktivitäten, die von dem neuen Programm zur Förderung der interregionalen Zusammenarbeit INTER-REG IVC unterstützt werden, sollen rund um 30 vorrangige Themen organisiert werden. Zwei davon – „Nutzung von Ozeanen und Meeren“ und „Verbesserung der Forschungs- und Innovationskapazität der Regionen“ – sind von besonderer Relevanz für die Entwicklung maritimer Cluster.

Die Idee ist, dass die Regionen zunächst ihre Projekte, die am besten auf diese 30 vorrangigen Themen abgestimmt sind, ermitteln und vernetzen. Anschließend sollen sie die Arbeit im Netzverbund auf die einschlägigen politischen Entscheidungsträger, Experten und Organisationen ausdehnen, um die Lehren aus diesen Projekten zu ziehen und sie in die operationellen Programme der Kohäsionspolitik zu integrieren.

Für die besten Themennetzwerke, die sich proaktiv um die Verbreitung und Integration der Ergebnisse bemühen, wird die Europäische Kommission im Rahmen der „Schnellspurvariante“ der Initiative kontinuierliche Unterstützung bereitstellen.

#### Für weitere Informationen:

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/cooperation/interregional/ecochange/index\\_en.cfm](http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/interregional/ecochange/index_en.cfm)

und die Cluster, die sie im Meeressektor aufbauen werden. Auch die Initiative „Regionen für den wirtschaftlichen Wandel“, die ebenfalls im Rahmen der europäischen Kohäsionspolitik durchgeführt wird (siehe Kasten), wird mithelfen, über Kooperationsnetzwerke, an denen die Regionalbehörden teilnehmen, das von den Clustern gebotene Potenzial zu erschließen.

Seit 2005 will die Europäische Union eine integrierte Meerespolitik einführen. Dieses neue Interesse für maritime Aktivitäten hat neben ihrem wirtschaftlichen Gewicht auch deutlich gemacht, dass sie alle miteinander zusammenhängen. Ferner hat es die Aufmerksamkeit auf den Beitrag dieser Industrien zum europäischen Wachstum und auf ihre Bedürfnisse in Sachen Innovation gelenkt. Aus all diesen Gründen wird die Union die Entwicklung innovativer maritimer Cluster auch weiterhin unterstützen, insbesondere durch ihre Forschungs- und Kohäsionspolitik und ihre Maßnahmen für Unternehmen und Industrie im Allgemeinen. Cluster können entscheidend zum Erfolg einer ehrgeizigen Meerespolitik beitragen, da sie konkrete Ergebnisse im Bereich technologischer Innovation und gleichzeitig die wirtschaftliche Entwicklung der betroffenen Gebiete ermöglichen.



Entwicklung des Containerhafens von Las Palmas  
(Kanarische Inseln, Spanien)

<sup>(1)</sup> [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docoffic/2007/osc/index\\_de.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/2007/osc/index_de.htm)



## LETTLAND

**Instandsetzung einer Mole des Hafens von Mersrags**

**Gesamtkosten:** EUR 2 000 000  
**EU-Beitrag:** EUR 1 300 000

„Im Rahmen dieses während 2006 und 2007 durchgeführten Projekts wurde die nördliche Mole des Hafens von Mersrags instand gesetzt und um 120 Meter verlängert. Nach Abschluss der Arbeiten wird die Gesamtlänge der Struktur 430 Meter betragen, wodurch es möglich wird, mehr Frachter aufzunehmen und so die Region und die lokale Wirtschaft zu entwickeln. Das Projekt wird die finanzielle Stabilität des Hafens und der lokalen Gemeinschaften verbessern, und gleichzeitig entstehen neue Arbeitsplätze.“

*Sanda Rieksta, Leiterin des Referats Information,  
 Abteilung europäische Fonds  
[www.esfondi.lv](http://www.esfondi.lv)*

## ITALIEN

**Der neue Vergnügungshafen von Vieste**

**Gesamtkosten:** EUR 12 700 000  
**EU-Beitrag:** EUR 1 400 000

„Die zahlreichen Sportsegler, die jedes Jahr die Küsten Apuliens aufsuchen, verfügen künftig über 650 Liegeplätze für kurze oder lange Dauer, die am Ende des regionalen operationellen Programms 2000-2006 im neuen Vergnügungshafen von Vieste angelegt wurden. Im Rahmen des Projekts wurden alle für die grundlegenden und fortgeschrittenen Dienstleistungen erforderlichen Infrastrukturen errichtet: Werften, Anlegebereich, Geschäftszone und Wassersportclub, Überwinterungs- und Wartungsdienst für kleine Schiffe usw. Die Arbeiten umfassten die Verlängerung des Piers, das Ausbaggern des Hafens, die Gestaltung des Kais und die Befestigung schwimmender Pontons, den Bau von sechs Gewerbegebäuden sowie Schuppen und andere Hafenbauten. Damit verfügt der neue Hafen über eine Aufnahmekapazität von rund 3 500 Sportseglern pro Jahr.“

*Francesco Antonio Piracci, Aurora – Porto Turistico di Vieste SpA  
[info@portoaurora.eu](mailto:info@portoaurora.eu)  
<http://www.portoaurora.eu/>*

## AZOREN (PORTUGAL)

**Internationales Netzwerk für ozeanografische Beobachtung**

**Gesamtkosten:** EUR 200 000  
**EU-Beitrag:** EUR 170 000

„Die unzureichenden Daten und die komplexe Topografie des Archipels erschweren die Vorhersage der Wellenbewegungen, der Gezeiten und der Strömungen rund um die Azoren. Das Ziel des Projekts CIMBA besteht darin, 3D-Aufnahmen der Ozeanströmungen zu erhalten und die saisonbedingten Variationen dieser Strömungen zu untersuchen. Der Aufbau eines internationalen Netzwerks für ozeanografische Beobachtung rund um das Archipel wird es insbesondere ermöglichen, die zur Energieerzeugung durch Wellen geeigneten Stellen und die Zonen mit starker biologischer Produktivität zu erkennen.“

*Ana Martins, Projektleiterin, Abteilung für Ozeanografie und Fischerei, Universität der Azoren  
[anamartins@notes.horta.uac.pt](mailto:anamartins@notes.horta.uac.pt)  
<http://oceano.horta.uac.pt>*

## ESTLAND

**Umgestaltung des Strands von Pärnu**

**Gesamtkosten:** EUR 1 300 000  
**EU-Beitrag:** EUR 831 000

„Aufgrund seiner geografischen Lage, seiner alten Architektur und seiner kulturellen Aktivitäten ist Pärnu (44 000 Einwohner) der bekannteste Badeort Estlands. Dank des EFRE wurde längs des Strandes eine neue Promenade angelegt, die das Image des Ortes modernisiert und dazu beigetragen hat, seine touristische Anziehungskraft zu stärken.“

*Mirje Auksmann, Koordinatorin des Projekts, Stadt Pärnu  
[mirje.auksmann@lv.parnu.ee](mailto:mirje.auksmann@lv.parnu.ee)*



## „Die künftige europäische Meerespolitik wird gleichzeitig regional und international sein“

**Xavier Gizard**, Generalsekretär der Konferenz der maritimen Randregionen (CRPM-CPMR)



Klimawandel, Energienachfrage und Globalisierung stehen heute, unter dem Druck der Ereignisse, weit oben auf der politischen Agenda der Europäischen Union.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, wie diese Veränderungen berücksichtigt und welche Strategien ausgearbeitet werden können, um die Bevölkerungen zu schützen und den Gebieten neues Leben einzuhauchen. Die Küstenstreifen Europas, insgesamt 68 000 km, sind von reger Aktivität geprägt, einerseits durch ihr Wirtschaftsleben und andererseits durch ihre zahlreichen Bewohner, die 50 % der Gesamtbevölkerung ausmachen. Dies wirft für die Zukunft natürlich gewisse Sicherheitsprobleme auf, wenn sich das Ansteigen des Meeresspiegels und die Zunahme von Klimaereignissen wie Tsunamis, Zyklonen und Stürmen – die regelmäßig das Leben von Mio. Menschen bedrohen – bestätigen. Das Auftreten dieser Klimaveränderungen führt uns die Notwendigkeit vor Augen, ergänzend zu Eindämmungsmaßnahmen für eine bessere Anpassung der Meeresregionen an die Auswirkungen dieser Phänomene zu sorgen.

Wirtschaftlich gesehen, muss diese Anpassung dem Wachstums- und Beschäftigungspotenzial der Küstenstreifen Rechnung tragen: Beispielsweise trägt allein der Tourismus in den Küstengebieten 5 % zum BIP bei und hat Jahr für Jahr einen Anstieg von 3 % zu verzeichnen. Nicht zu vergessen sind die 1200 Häfen des Kontinents, die eine noch umfassender zu erschließende Ressource darstellen, und die erneuerbaren Energiequellen, die dank Wind, Sonne und Gezeiten an den Küsten immer im Überfluss vorhanden sein werden.

Die Mitgliedsregionen der CRPM waren eng an den Diskussionen über die Meerespolitik in Europa beteiligt; sie haben mehrere Ideen vorgebracht, sowohl zur wirtschaftlichen Nutzung des Meerespotenzials Europas als auch zur Einführung eines neuen Entwicklungsmodells auf der Grundlage der nachhaltigen Entwicklung und des integrierten Küstenzonenmanagements.

Sie begrüßen die positiven Elemente, die in dem Blauen Buch „Eine integrierte Meerespolitik für die Europäische Union“ enthalten sind: Schaffung und Einrichtung maritimer Cluster, Start von Pilotprojekten zur Eindämmung der Auswirkungen des Klimawandels in den Küstengebieten und die europäische Strategie für Meeresforschung, die die Kommission 2008 vorstellen wird.



Der Hafen von Bari (Italien)

Die europäischen Regionen werden bei der Umsetzung dieser Aktionen eine treibende Rolle spielen. Doch Meere und Ozeane kennen keine Grenzen! Somit liegt auf der Hand, dass die Meerespolitiken eine globale Dimension haben müssen, und diese Dimension werden die Regionen in äußerster Randlage – per definitionem – der künftigen Meerespolitik der Union verleihen, erst recht im Kontext der Beschleunigung der Globalisierungsprozesse.

Daher wird Europa seine Analysen und Überlegungen mit denen der anderen Kontinente und der anderen Akteure einer Meerespolitik für das 21. Jahrhundert austauschen und vergleichen müssen. In diesem Geiste sind die Regionen der CRPM und einige internationale Akteure des maritimen Sektors im Juli 2007 auf den Azoren zu einem Seminar über „Meerespolitiken und Globalisierung“ zusammengekommen, auf dem Erfahrungen aus Europa, China, Nordamerika, Australien und Indonesien dargelegt und erörtert wurden. Im gleichen Kontext hat die CRPM auch das erste weltweite Netzwerk der Regionen ins Leben gerufen: das globale Forum der Verbände der Regionen (FOGAR). Ebenso wie in anderen Sektoren, die mit globalen Herausforderungen konfrontiert sind, müssen sich die Regionen auch im maritimen Bereich mit denen der anderen Kontinente verbünden.

**Kontakt:** <http://www.crpm.org/>

## Umstrukturierung und integrierte Entwicklung in Asturien (Spanien)

## Die Küste als Garant der Zukunft

Die Region Asturien, von der Umstrukturierung wichtiger Sektoren ihrer Wirtschaft – Landwirtschaft, Fischerei, Eisen- und Stahlindustrie – geprägt, will die natürlichen, kulturellen und menschlichen Ressourcen ihrer Küste für ihre (Neu-)Entwicklung nutzen. Die regionale Meeresstrategie ist genau auf dieses Ziel ausgerichtet.



Castropol, im äußersten Westen Asturiens

„Der Schlüssel zu unserem Erfolg liegt darin, dass sogar die Unternehmen die Küste als den Schatz Asturiens betrachten“, freut sich Manuel Carrero de Roa und weist voller Stolz auf den prachtvollen, unterhalb der Klippen gelegenen Strand von Penarronda. Manuel ist einer der fünf Stadtplaner-Gestalter von „POLA“, dem Raumordnungsplan für die asturische Küste. Hier, in der Nähe von Castropol und fast schon in Galizien, hat der POLA einen der drei „Strandparks“ geschaffen, die in Asturien bereits angelegt wurden. „Bis zum Jahr 2015 wollen wir 15 solcher Parks einrichten“, erklärt Manuel. „Unsere Strände sind wunderschön, aber klein und im Sommer sehr stark besucht. Zunächst geht es darum, die Autos aus dem Sand zu holen. Im Juli und August kommen Tausende von Menschen nach Penarronda. Bevor wir diese Wege und den Parkplatz, den Sie dort unten sehen, angelegt haben, stellten alle ihr Auto auf diesem sandigen Gelände ab, praktisch mitten auf dem Strand. Heute müssen die Leute ein paar hundert Meter zu Fuß gehen, aber die Natur kommt wieder zu ihrem Recht; hier und da entstehen neue Dünen, und

es wachsen auch wieder typische Küstenpflanzen wie zum Beispiel Sandschilf.“

Der mit einem Budget von 80 Mio. Euro für zehn Jahre dotierte POLA ist Asturiens Beitrag zum integrierten Küstenzonenmanagement, einem Konzept, dem die Region in Spanien den Weg bereitet<sup>(1)</sup>. Die Experten des POLA haben im Übrigen aktiv an der Konsultation zu der 2007 ausgearbeiteten regionalen Meeresstrategie mitgewirkt (siehe Kasten). Der Plan, der seit 2005 operationell ist und vom Europäischen Rat der Stadtplaner ausgezeichnet wurde, ist das Ergebnis regionaler Bemühungen, die Anfang der 90er Jahre eingeleitet wurden und ursprünglich darauf abzielten, möglichst viele Naturstätten auf einem Streifen von 500 m längs der rund 400 km Küste, die Asturien besitzt, wiederzubeleben und zu schützen. „Die asturische Küste hat eine paradoxe Entwicklung durchgemacht“, erklärt María José Rodríguez, Direktorin des Amtes für europäische Angelegenheiten der Region Asturien: „Einerseits haben sich die Schwerindustrien dort niedergelassen,

(<sup>1</sup>) Zwischen 2003 und 2006 hat das Fürstentum Asturien das Projekt „Coastatlantic“ geleitet, an dem 11 andere Regionen Europas mitwirkten und das dem Thema „Integriertes Küstenzonenmanagement“ gewidmet war (siehe Rubrik „INTERREG in Aktion“).



und andererseits ist dank des Fehlens guter Verbindungswege zu Land, das die Region lange Zeit isoliert hat, ein Großteil dieser Küste erhalten geblieben. Wir sind die Region Europas, die die meisten von der UNESCO anerkannten Naturstätten besitzt. Dennoch war es höchste Zeit, einzugreifen: Über die neuen Straßen sind wir von Madrid aus in weniger als vier Stunden zu erreichen, und die Zahl von Zweitwohnsitzen hat in den letzten Jahren erheblich zugenommen. Aber dank des POLA haben wir nun die Instrumente zur Hand, die wir brauchen, um Küstenschutz mit nachhaltigem Tourismus zu vereinbaren.“

Die Region betrachtet Tourismus als eines der wichtigsten Elemente zur Sicherstellung ihrer Wiederentwicklung. Besonders deutlich wird dies in Luanco (5000 Einwohner), bisher Fischerhafen und gleichzeitig Eisen- und Stahlzentrum. „Diese beiden Aktivitäten befinden sich in einem Umstrukturierungsprozess, aber angesichts der Nähe des Cap de Peñas und unserer Lage in der Mitte zwischen Aviles und Gijón haben wir hervorragende Möglichkeiten, Tourismus und Freizeitaktivitäten auszubauen“, versichert Victor Cuervo, Direktor des städtischen Amtes für Berufsausbildung und Beschäftigung. Auf dem Programm stehen unter anderem: Schaffung von Tourismusunternehmen (mit EQUAL-Fördergeldern), Steigerung der Zahl ländlicher Unterkünfte (mit LEADER+), Bau eines Vergnügungshafens (mit dem EFRE und INTERREG) sowie Berufsbildung (800 000 Euro pro Jahr durch den ESF kofinanziert), um die touristische Nachfrage zu erfüllen. „Wir wollen die Dinge nicht radikal verändern“, sagt Constantino Roces, Direktor des Zentrums für land- und ernährungswirtschaftliche Ausbildung von Luanco. „Es ist ja nicht nötig, das Rad neu zu erfinden: Wir tun nichts weiter, als traditionelle Tätigkeiten und traditionelles Know-how – Fischhandel, Konservenindustrie, Bäckerei-Konditorei, regionale Küche usw. – durch unsere Ausbildungsmaßnahmen zu diversifizieren und zu vertiefen.“ Die Ergebnisse sprechen für sich: „Ungefähr 80 % der Lehrlinge finden nach Abschluss ihrer Ausbildung einen Arbeitsplatz. In bestimmten Branchen, vor allem im Fischhandel, kann das Angebot die Nachfrage nicht decken“, erklärt Ines Lombas, die als Biologielehrerin am Zentrum arbeitet.

## Vom Angelhaken auf den Teller

Auch wenn die Fischerei in Asturien, wie anderswo in Europa, mit ernststen Problemen konfrontiert ist, hat der Sektor noch lange nicht sein letztes Wort gesprochen: Die Fischer setzen auf Qualität und Rückverfolgbarkeit, um die Vermarktung ihrer Fänge zu verbessern, und die Betriebe, in denen die Fischereiprodukte weiterverarbeitet werden, rüsten ihre Verpackungsanlagen auf. In beiden Fällen kommen die Strukturfonds und andere europäische Finanzinstrumente zum Zuge.

Die Gemeinde Cudillero ist dafür ein sehr gutes Beispiel: Hier erprobt die Fischergilde Virgen del Carmen im Rahmen des vom Sechsten Rahmenprogramm für Forschung und technologische Entwicklung (RPFTE) unterstützten Technologieprojekts „Collaboration@Rural“ eine Vorrichtung für die lückenlose Rückverfolgbarkeit mithilfe des GPS. „Man könnte sagen, vom Angelhaken bis auf den Teller“, schwärmt Enrique Plaza von der Generaldirektion Fischerei der Regierung Asturiens. „Es handelt sich hier um eine umfassende Rückverfolgbarkeit in Echtzeit: die Fischer begeben sich an ihre Fangplätze; sie nehmen jeden Fang in eine Liste auf und schicken diese Daten umgehend über WiFi oder Satellit an



Schulung neuer Arbeitskräfte in Cudillero.

den Hafen von Cudillero. So können die Verantwortlichen der Fischauktion noch vor der Rückkehr des Schiffes ein Herkunftszertifikat und eine Nummer erteilen, die es erlauben wird, den Weg des Fisches bis zum Einzelhändler zu verfolgen. Alle haben etwas davon: der Fischer, der Kontrolleur, der Verarbeitungsbetrieb, der Verkäufer und letztlich auch der Verbraucher ...“.

Ebenfalls in Cudillero, aber diesmal im Dorf Oviñana, haben zwei Betriebe, die Fische und Schalentiere weiterverarbeiten, ihre Anlagen erweitert und modernisiert. Inocencio Rodriguez, Großexporteur/-importeur von Fischen und Meeresfrüchten, hat 10 Mio. Euro in den Bau einer vollkommen neuen Anlage investiert, die den bezeichnenden Namen „Nuevos Desarrollos de la Pesca“ (Neue Entwicklungen der Fischerei) trägt. „Wir müssen sicherstellen, dass die asturischen Unternehmen über genügend Kapazität verfügen, um alles, was hier gefischt wird, und noch ein bisschen mehr zu absorbieren, damit der Mehrwert in der Region bleibt und der Überschuss verarbeitet und exportiert werden kann“, führt Rodriguez ins Feld, neben seiner Unternehmertätigkeit auch Präsident der AMPPA, der Vereinigung der Fischgroßhändler des Fürstentums Asturien. Die 6,5 Mio. Euro, die er selbst aufgebracht hat, wurden durch europäische Beihilfen in Höhe von 3,5 Mio. ergänzt. Das Ergebnis: eine ultramoderne Fabrik mitsamt einem ebenso modernen Labor sowie 80 neue Arbeitsplätze. Nicht weit von dort, bei Mariscos Oviñana, einem Verarbeitungsbetrieb für hochwertige Meeresprodukte, wurde ein neues, größeres Gebäude errichtet – die Investition war geringer, der Ansatz hingegen der gleiche: „Wir sind an die Grenzen unserer Kapazität gestoßen“, berichtet Dionisio Otamendi, Besitzer des Unternehmens. „In den Großstädten ist die Nachfrage nach Fertiggerichten mit Meeresfrüchten explodiert; wir kamen gar nicht mehr nach ... Eine solche Gelegenheit darf man sich nicht entgehen lassen.“



## Eine erste regionale Meeresstrategie

Um eine integrierte Entwicklung zu gewährleisten, das Vorgehen der verschiedenen öffentlichen und privaten Akteure besser zu koordinieren und den Effekt der Projekte zu optimieren, hat das Fürstentum Asturien eine regionale Meeresstrategie ausgearbeitet, die den Kurs für seine sozioökonomischen Politiken im Zeitraum 2007-2013 vorgeben soll.

Das Konzept, das in einem Dokument mit dem Titel „MAREA - La MAR, una estrategia para Asturias“ („MAREA - MAR, eine Strategie für Asturien“) dargelegt wird, ist das Ergebnis einer breit angelegten Konsultation, die im Laufe des ersten Halbjahres 2007 rund hundert Organisationen und Bürger mobilisiert hat.

### Gute Governance

Eines der Hauptziele der regionalen Meeresstrategie Asturiens ist **gute Governance**. Das Dokument ist in erster Linie darauf ausgerichtet, in einem Bereich, der eine Vielzahl von Sektoren umfasst und in dem zahlreiche Behörden und Privatunternehmer mitwirken, eine integrierte Verwaltungsstruktur aufzubauen, die die verschiedenen regionalen, nationalen und europäischen Zuständigkeitsebenen einbezieht. Daher sieht die regionale Meeresstrategie einen organisatorischen Aufbau vor, der sich folgendermaßen zusammenfassen lässt:

- Auf **regionaler Ebene** Einsetzung einer **Kommission für Meerespolitik**, der alle betroffenen Regionalminister angehören; Einrichtung von Organen zur Beratung und fachlichen Unterstützung, vor allem ein **Wissenschaftsrat** (für Fragen in Bezug auf Umwelt, Innovation usw.) und ein „**Asturisches Meeresforum**“ (das sich aus allen sozioökonomischen Akteuren zusammensetzt).
- Auf **nationaler Ebene** könnte die spanische Regierung die Organisation **sektoraler Konferenzen** und die Durchführung **gemeinsamer Aktions- und Kooperationspläne** zwischen autonomen Küstenregionen koordinieren; ein **allgemeines Protokoll**, zwischen Madrid und den autonomen Küstenregionen vereinbart, würde einen allgemeinen Rahmen und eine Verfahrensweise für Kooperationen im Bereich der integrierten Meerespolitik festlegen.
- Auf **europäischer Ebene** schlägt die asturische Meeresstrategie die Einführung eines **Drei-Parteien-Kooperationsrahmens** oder sogar eines „**europäischen territorialen Pakts**“ zwischen der autonomen Region, dem spanischen Staat und der Europäischen Kommission vor. Ein **transnationaler Beirat für maritime Fragen**, dem **wissenschaftliche Ausschüsse** zur Seite stehen, würde die Umsetzung der politischen Maßnahmen vereinfachen und für die Debatten Informationen über maritime Fragen, mögliche Lösungen und deren Auswirkungen auf überregionaler Ebene bereitstellen

### Ziele und Prioritäten

Aus der öffentlichen Konsultation, den 21 schriftlichen Beiträgen, der von der Region selbst vorgenommenen Bewertung und aus dem Grünbuch der Europäischen Kommission sowie anderen sachdienlichen politischen Überlegungen haben sich die folgenden strategischen Ziele und Prioritäten herauskristallisiert:

- **Umweltziel: Schutz der Küste und des Meeres** (Schutz und Sanierung der Küste und der Meeresressourcen; Gestaltung und Verwaltung der Küstengebiete);
- **Wirtschaftsziel: bessere Nutzung der Meeres- und Küstenressourcen** (Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Meeressektors und der Küstenaktivitäten; Förderung der Aktivitäten, die auf den Meeres- und Küstenressourcen basieren und zur nachhaltigen Entwicklung beitragen; Ermittlung neuer oder möglicher Aktivitäten);
- **Soziokulturelles Ziel: Verbesserung der Lebensqualität an der asturischen Küste** (Förderung der Schaffung von Arbeitsplätzen für die lokale Bevölkerung; Verbesserung der Anlagen und Dienstleistungen, sowohl für die Bewohner als auch für Besucher; Beitrag zur Bewahrung der kulturellen Identität der Küstenstädte und -dörfer).

Diese drei Ziele werden durch die Einbeziehung der folgenden transversalen Ziele unterstützt:

- **Forschung, Entwicklung und Innovation** (Förderung von Forschung in Asturien über maritime Fragen und ihre Integration in die staatlichen Politiken; Förderung der Integration wissenschaftlicher und technologischer Kenntnisse in den Meeressektor; bessere Rahmenbedingungen für Innovation).
- **Berufsbildung und Sensibilisierung** (bessere Abstimmung der Berufsbildung auf den Meeressektor; Eröffnung neuer Beschäftigungsmöglichkeiten für die Küstenbevölkerung; Sensibilisierung der Bürger für die Bedeutung der Meeres- und Küstenressourcen).
- **Ausarbeitung eines innovativen Modells für öffentliche Verwaltung** (integriertes Küstenzonenmanagement; Aufnahme von Umwelt- und Sozialklauseln in die öffentlichen Verträge; Einrichtung von Datenbanken, Anwendung von Leistungsindikatoren usw.).

### Für weitere Informationen:

<http://www.asturias.es/portal/site/Asturias/menuitem.fe57bf7c5fd38046e44f5310bb30a0a0/?vgnnextoid=c26f8bf1631b1110VgnVCM10000098030a0aRCRD&i18n.http.lang=en> – <http://www.asturias.es>

## Jachten und Segelboote

Die Gelegenheit beim Schopf packen wollten auch die Verwalter des Vergnügungshafens von Gijón im Herzen der größten Stadt Asturiens (250 000 Einwohner). Die vor zwanzig Jahren errichtete Anlage war etwas behäbig geworden, da die Vergnügungsschiffahrt in Spanien nicht so intensiv betrieben wird wie in anderen Ländern. „In Frankreich zum Beispiel kommt ein Sportboot auf 40 Einwohner, verglichen mit 300 Einwohnern in Spanien und 1000 in Asturien“, hält José Carlos Martínez, Verwalter des Wassersportclubs, fest. Auch in diesem Sektor explodiert die Nachfrage: Die Spanier entdecken den Charme von Segelbooten und Jachten, und die französischen Sportschiffer bekommen langsam Probleme, in ihren Häfen einen Liegeplatz zu erschwinglichen Preisen zu finden. Hier bot sich also eine Möglichkeit, die die Hafenbehörde von Gijón, Besitzerin des Ortes, in Form einer öffentlich-privaten Partnerschaft nutzen wollte. So wurde die Konzession für den Vergnügungshafen im Jahr 2005 einem privaten Konzessionär übertragen, der 4 Mio. Euro in den Ausbau und die Modernisierung der Anlage gesteckt hat: Instandsetzung und Bau neuer Pontons (Erweiterung von 750 auf 1100 Plätze), neue Dienstleistungen (einfach zugängliche Wasser- und Stromversorgung, WiFi, Konferenzsaal usw.), Umweltqualität (Müllsortierung, ISO-

Normen usw.). „Wir haben 650 Dauerkunden; 2006 haben wir über tausend Schiffe im Transit aufgenommen, und die Zahlen steigen“, führt der Kommunikationsbeauftragte Felix Gonzalez aus. „Dazu muss man allerdings wissen, dass wir der preiswerteste Hafen an der gesamten kantabrischen Küste sind, dass Gijón eine sehr angenehme und lebensfrohe Stadt ist und wir alle möglichen Arten von gesellschaftlichen und sportlichen Veranstaltungen organisieren, wie etwa Thunfischangeln oder Regatten mit den französischen Häfen Arcachon, Royan und La Rochelle.“

Der wirtschaftliche Effekt dieser neuen Welle von Sportschiffern auf die Stadt lässt sich nur schwer einschätzen. Nicht einmal Humberto Moyano, Direktor für Forschung und Entwicklung bei der Hafenbehörde von Gijón, kann diese Frage beantworten, obwohl er den Meeressektor wie seine Westentasche kennt und mit lokaler Entwicklung bestens vertraut ist: „Fest steht, dass der Hafen von Gijón 7 % des BIP Asturiens erwirtschaftet.“

Der Hafen von Gijón, in dem jedes Jahr 20 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen werden, ist natürlich ein wichtiger Hebel für die regionale Entwicklung. Seit 2004 befindet er sich im Ausbau, mit massiver Unterstützung durch die Europäische Union: 563 900 000 Euro, von denen fast die



Der Stahl-/Eisen-Terminal des Hafens von Gijón





Das künftige Oscar-Niemeyer-Zentrum wird die Stadt Avilés verändern

Hälfte vom Kohäsionsfonds bereitgestellt wird, und 250 000 000 in Form eines Darlehens der Europäischen Investitionsbank (EIB). Durch diesen Ausbau werden die Kapazitäten für den Umschlag und die Lagerung der Schiffsladungen, die im Transitverkehr über den größten Hafen Asturiens befördert werden, erheblich steigen. In erster Linie geht es darum, die Wellenbrecher zu verstärken und die Lagerbereiche und Ankerplätze zu erweitern, damit auch die größten Schiffe aufgenommen werden können, vor allem Containerschiffe, die derzeit in Gijón noch unterrepräsentiert sind, obwohl dieser Markt sich in vollem Aufschwung befindet. „All diese neuen Infrastrukturen werden es uns ermöglichen, einen höheren Gang einzulegen, aber ich möchte Sie auf eine andere Dimension von Gijón aufmerksam machen, die mindestens genauso wichtig ist“, erklärt Humberto Moyano. „Seit fünfzehn Jahren sind wir bei allen europäischen Forschungs- und Entwicklungsprojekten, die Häfen betreffen, mit dabei: Immerhin 42 Projekte seit 1992... Im Laufe der verschiedenen RPFTE, aber auch im Rahmen von LIFE und, versteht sich, INTERREG – derzeit führt dieses Programm sechs Projekte durch, die uns betreffen. Im Kontext der Globalisierung und der wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Herausforderungen, vor denen wir stehen, kann Gijón dank Forschung und Innovation echten Mehrwert schaffen, nicht nur für die Stadt selbst, sondern auch für die anderen Häfen der Erde. Beispielsweise wird das Modell für umweltbewussten Güterumschlag, das wir für flüchtige Stoffe entwickelt haben, in alle Welt exportiert ...“.

### Oscar Niemeyer

Es gibt jedoch noch einen zweiten wichtigen Hafen in Asturien: Avilés. Gemessen am Frachtaufkommen (jährlich 6 Mio. Tonnen umgeschlagen) ist er kleiner als der von Gijón, doch es ist der größte Fischereihafen der gesamten kantabrischen Küste. Auch hier finden umfangreiche Ausbauarbeiten (neue Fischhalle, die modernste von Spanien, neue Kais und Promenaden längs der Flussmündung...) statt, aber im Rest der Stadt werden ebenfalls zahlreiche Projekte durchgeführt, so dass man Avilés fast schon als Sinnbild der Umstrukturierung, die in ganz Asturien im Gange ist, bezeichnen

könnte. Von einer stark verschmutzten Industriestadt verwandelt sich Avilés (85 000 Einwohner) nach und nach in ein Dienstleistungszentrum. Sie setzt auch auf Tourismus und will schon sehr bald zu einem bedeutenden kulturellen Zentrum werden.

Seit zehn Jahren ist Avilés intensiv mit Sanierungsprojekten und städtebaulicher Neugestaltung beschäftigt. „Die Stadt, die fast ausschließlich durch die Industrietätigkeit strukturiert wurde, lag mit dem Rücken zum Meer“, berichtet Jorge Juan Manrique, Koordinator für europäische Projekte bei der Stadtverwaltung von Avilés. „Heute geht es darum, der Stadt und ihren Bewohnern das Ende der Flussmündung zurückzugeben, einen neuen Mittelpunkt zu finden... Es ist eine langwierige Arbeit, für die zahlreiche öffentliche und private Akteure und Vereinigungen mobilisiert werden müssen, die jeweils ihre eigenen Interessen haben. Diesbezüglich kann sich die regionale Meeresstrategie als äußerst hilfreich erweisen.“

Das Flaggschiffprojekt im Rahmen dieses Ansatzes ist unbestritten das spektakuläre internationale Kulturzentrum Oscar Niemeyer, für das demnächst der Grundstein gelegt wird. Dieser von dem berühmten brasilianischen Architekten entworfene Komplex wird aus einer großen Esplanade und vier futuristischen Bauten bestehen und auf einem stillgelegten Eisenhüttengelände von 44 213 m<sup>2</sup> am rechten Ufer der Flussmündung errichtet. Das Kulturzentrum wird einen Hörsaal mit rund 1000 Plätzen, ein Museum, Ausstellungs- und Konferenzräume, ein Kino und ein Panoramarestaurant umfassen. „Das Zentrum Oscar Niemeyer vereint alles, was Asturien vermitteln will: Zukunft, Innovation, Exzellenz... Und all das zu einem recht vernünftigen Preis: 30 Mio. Euro“, schwärmt Projektleiter Natalio Grueso. Die Eröffnung ist für 2010 vorgesehen. Unterdessen organisiert Avilés im Dezember 2007 ein Kolloquium der großen Kulturzentren der Welt (Lincoln Center, Centre Pompidou, Sydney Opera House, Hong Kong Cultural Centre...), und am Ende der Flussmündung dreht Woody Allen einen Film.

Für weitere Informationen: <http://www.asturias.es>

## INTERREG IIIB Nordsee

## „Wissensaustausch im Bereich des Managements von Überschwemmungsrisiken an der Küste“



**Niels Roode**, Leiter des Projekts SAFECOAST, Rijkswaterstaat (Zentrum für Wassermanagement), Niederlande

Seit den verheerenden Flutwellen 1953 und 1962 haben die Anrainerländer der Nordsee sehr umfangreiche Maßnahmen zur Verteidigung ihrer Küsten getroffen: Dämme und Sturmflutwehren wurden errichtet, um die großen niederen Bereiche zu schützen, während die vorhandenen Küstendünen verstärkt wurden. Im Übrigen hat sich im Laufe der 90er Jahre herausgestellt, dass die Zufuhr von Sand in Ländern wie Belgien, den Niederlanden, Dänemark und dem Vereinigten Königreich ein wirksames „natürliches“ Mittel gegen Küstenerosion darstellt.

Doch diese Erfolge sind möglicherweise zufallsbedingt. Im Laufe der letzten fünfzig Jahre ist die Gefahr von Flutwellen trotz ständiger Investitionen in den Küstenschutz erheblich gestiegen, während die Tatsache, dass ernsthafte Katastrophen bisher ausgeblieben sind, das Bewusstsein der Bürger und Politiker für diese Gefahren schwächen könnte.

Der Klimawandel wird den Anstieg des Meeresspiegels voraussichtlich beschleunigen und immer mehr gewaltige Stürme verursachen, und gleichzeitig verschlimmern sich die Folgen von Überschwemmungen aufgrund des Umfangs und der Bedeutung der sozioökonomischen Infrastrukturen, die in den überschwemmungsgefährdeten – angeblich geschützten – Gebieten konzentriert sind. Der Tsunami in Asien und die durch den Hurrikan Katrina verursachte Überschwemmung von New Orleans sind zwei spektakuläre Beispiele für die Anfälligkeit der niederen Küstenbereiche. Auch das Hochwasser, das England im Sommer 2007 heimgesucht hat, zeigt, welchen Gefahren Menschen und Infrastrukturen in überschwemmbarsten Ebenen ausgesetzt sind.

In den Nordseeländern wurden zahlreiche Initiativen ergriffen, um nachhaltig gegen diese Bedrohungen anzugehen und dabei Sicherheit, Wirtschaftswachstum und Umweltschutz zu vereinen. Offensichtlich liegen viele Antworten in einer ausgewogenen Kombination zwischen den Funktionen der Küstengebiete, einer klugen Gestaltung des Territoriums und Vorbereitungen zur Bewältigung von Krisensituationen, das Ganze auf der Grundlage kontinuierlicher Forschung.

Aufgrund der kontextuellen und kulturellen Unterschiede zwischen Ländern und Regionen

können diese diesbezüglich viel voneinander lernen. Es kommt allerdings darauf an, Bemühungen und Verständnis zu harmonisieren, damit die Kenntnisse und verfügbaren Informationen effizient verarbeitet werden können und so eine kritische Masse an gemeinsamem Know-how erreicht wird, auf das man sich stützen kann.

Das INTERREG-Kooperationsprojekt „Safecoast“, mit einem Haushalt von 2,3 Mio. (die Hälfte davon Gemeinschaftsmittel) dotiert, umfasst Küstenplaner und Forscher, die zu einem gemeinsamen Verständnis des gleichen Problems gelangen wollen. Es geht darum, durch Handeln zu lernen: gemeinsam Risikobewertungen vorzunehmen, Sensibilisierungskampagnen zu organisieren, Daten und Informationen auszutauschen, sehr detaillierte Karten zu erstellen, die nicht an den nationalen Grenzen enden, usw.

All diese Arbeiten sollen in einen umfassenden Synthesebericht über die Lage der Nordseeregion einfließen, um die einschlägigen Verwaltungen und Entscheidungsträger in den verschiedenen Ländern ins Bild zu setzen. Die Ergebnisse sollen am 21. Mai 2008 im Rahmen einer gemeinsam mit dem Projekt „Chain of Safety“ (Sicherheitskette) organisierten Konferenz bekannt gegeben werden, auf der Verantwortliche für grenzüberschreitende Küstengebiete, Küstenplaner und Krisenmanager zusammenkommen und, so hofft man, neue Ideen entwickeln werden, um auf stärker integrierte Weise gegen Küstenüberschwemmungen anzukämpfen.

Für weitere Informationen: [www.safecoast.org](http://www.safecoast.org)



Die Dünen bieten gleichzeitig Schutz und einen schönen Ausblick



## INTERREG IIIA Irland/Wales

## „IMAGIN“: Gewinnung der Aggregate des irischen Meers



**Gesamtkosten:** EUR 1 246 111  
**EU-Beitrag:** EUR 841 976

„In Großbritannien und Irland gibt es immer weniger rentable Vorkommen von Stoffen für die Herstellung von Mörtel und Beton (Kies, Sand, Geröll usw.). Andere Ressourcen müssen gefunden werden. Die Erschließung der bedeutenden Aggregatablagerungen auf den unterseeischen Böden im Süden des irischen Meeres kann zur Entwicklung der Anrainerregionen beitragen. An dem Projekt „Irish sea Marine Aggregates Initiative (IMAGIN)“ wirken mehrere auf Küstengeografie, Management von Meeresressourcen usw. spezialisierte Organisationen mit, die gemeinsam einen wissenschaftlichen, strategischen und operationellen Rahmen festlegen wollen, der eine umweltbewusste Nutzung der Aggregate gewährleisten kann.“

**Gerry Sutton**, Projektleiter, University College Cork  
[gerry.sutton@ucc.ie](mailto:gerry.sutton@ucc.ie)  
[www.imagin-eu.org](http://www.imagin-eu.org)

## INTERREG IIIB Ostsee

## „Baltic Gateway“: Der südliche Ostseeraum bekommt Anschluss



**Gesamtkosten:** EUR 1 043 500  
**EU-Beitrag:** EUR 664 500

„Das von 38 Partnern aus sieben Ländern getragene Kooperationsprojekt „Baltic Gateway“ zielt darauf ab, ein vollständiges System für Beförderung und hochwertige Logistikdienste zwischen Skandinavien, dem Nordwesten und dem Zentrum Europas, den baltischen Ländern, Russland, Weißrussland, der Ukraine und Asien zu entwickeln. Es geht darum, Wirtschaftswachstum und nachhaltige Entwicklung im südlichen Baltikraum zu fördern. Das Projekt, in dessen Rahmen eine ganze Reihe von Studien vorgenommen wurden, hat zu zahlreichen Wirtschaftsinvestitionen geführt.“

**Bengt Gustafsson**, Projektkoordinator  
[bengt.gustafsson@regionblekinge.se](mailto:bengt.gustafsson@regionblekinge.se)  
[www.balticgateway.se](http://www.balticgateway.se)

## INTERREG IIIB Atlantikraum

## „Coastatlantic“: integriertes Küstenzonenmanagement



**Gesamtkosten:** EUR 2 535 079  
**EU-Beitrag:** EUR 1 753 768

„Durch die Kooperation ‚Coastatlantic‘ soll eine gesunde und nachhaltige Entwicklung der Küstenregionen gefördert werden, und zwar durch einen Ansatz, der die ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Dimensionen des Küstenraums berücksichtigt. Zwölf Atlantikregionen in Spanien, Frankreich, dem Vereinigten Königreich und Irland vertreten fortan eine einheitliche Auffassung in Bezug auf Raumordnung und integriertes Küstenzonenmanagement, was in anderen Teilen Europas (Nordsee, Ostsee, Mittelmeer) bereits der Fall war, aber weniger im Hinblick auf den Atlantischen Ozean.“

**Guillermo Morales Mato**, Projektkoordinator  
[guillemm@princast.es](mailto:guillemm@princast.es)  
[www.coastatlantic.org/](http://www.coastatlantic.org/)

## INTERREG IIIC Nord

## „InterMareC“: Unterstützung für maritime Cluster



**Gesamtkosten:** EUR 3 250 000  
**EU-Beitrag:** EUR 1 750 000

„Das Projekt ‚InterMareC - Using maritime clusters to stimulate growth in coastal regions‘ (Nutzung maritimer Cluster zur Stimulierung des Wachstums in Küstenregionen) ist aus der Zusammenarbeit zwischen drei Regionen in Randlage entstanden, die jedoch über einen direkten Zugang zum Meer verfügen: Schleswig-Holstein, die Bretagne und Pommern, die eine gemeinsame Strategie entwickeln wollen, um dank der maritimen Cluster ein bislang noch zu wenig erschlossenes Potenzial freizusetzen. Ziel ist, durch die Zusammenarbeit zwischen Behörden, Forschern und Unternehmen die Aktivitäten des Meeressektors in drei Schlüsselbereichen (Offshore- und Ozeantechnologien, Küstenaktivitäten und -dienstleistungen, Schiffsbau) und gleichzeitig die Wirtschaft der Küstenregionen zu stimulieren. InterMareC entwickelt insbesondere neue Produkte und Dienstleistungen in Unterwasserakustik und -robotik und in meteorologisch-ozeanografischen, hydrodynamischen und Umweltvorhersagen.“

**Frieder Henf**, Projektkoordinator  
[intermarec@kern.de](mailto:intermarec@kern.de)  
<http://www.intermarec.net/offshore-oceanograph.html>

## Regionen und Städte Europas: die Karte der Kooperation

Das am 11. September 2007 von der Kommission verabschiedete neue Programm für interregionale Zusammenarbeit für den Zeitraum 2007-2013 wurde anlässlich eines Forums am 20. und 21. Oktober in Lissabon offiziell auf den Weg gebracht (1). Gleichzeitig wurde auch der erste Aufruf zur Einreichung von Vorschlägen veröffentlicht, der bis Mitte Januar 2008 laufen soll. Für das Programm werden insgesamt 405 Mio. Euro bereitgestellt, davon 321 Mio. Euro aus dem EFRE.



Dieses neue Programm, „INTERREG IVC“ genannt, unterscheidet sich insofern von INTERREG IIIC (2000-2006), als es sich nicht mehr um ein einfaches Programm auf „Gemeinschaftsinitiative“ handelt, das von der Kommission zur Ergänzung der Hauptprogramme für regionale Entwicklung eingeführt wird – es ist vielmehr fester Bestandteil eines der neuen vorrangigen Ziele der Strukturfonds 2007-2013: die *europäische territoriale Zusammenarbeit*. Diese umfasst die *grenzübergreifende* Zusammenarbeit (diesseits und jenseits einer Grenze), die *transnationale* Zusammenarbeit (innerhalb geografischer Räume) und die *interregionale* Zusammenarbeit (zwischen allen interessierten Regionen und über Netzwerke und Erfahrungsaustausch).

### Grundlegend anders

Diese tief greifende Änderung beruht auf den Erfolgen, die INTERREG seit seinem Start im Jahr 1990 zu verzeichnen hat, und spiegelt die Bedeutung wider, die der territorialen Dimension der Kohäsionspolitik beigemessen wird. Ein weiterer Unterschied gegenüber INTERREG IIIC liegt darin, dass die neue interregionale Zusammenarbeit in einem einzigen an Stelle von vier Programmen organisiert wird. Sie umfasst die 27 Mitgliedstaaten sowie Norwegen und die Schweiz. In der Strategie von Lissabon und Göteborg für Wachstum, Beschäftigung, Innovation und nachhaltige Entwicklung verankert, soll sie die Wirksamkeit der Regionalpolitik rund um zwei thematische Prioritäten steigern:

- **Innovation und wissensbasierte Wirtschaft** (EFRE-Beitrag: 177 Mio. Euro). Unterthemen: Innovation und FuE; Unternehmertum und KMU; Informationsgesellschaft; Beschäftigung, Humanressourcen und Bildung.
- **Umwelt und Risikovermeidung** (EFRE-Beitrag: 125 Mio. Euro). Unterthemen: Natürliche und

technische Risiken; Wasserwirtschaft; Abfallvermeidung und -wirtschaft; Artenvielfalt und Schutz des Naturerbes; Energie und nachhaltige Verkehrsmittel; kulturelles Erbe und Landschaftsschutz.

Zu diesen beiden Posten kommt ein EFRE-Budget von 19 Mio. Euro für technische Unterstützung hinzu.

### Beschleunigung

Die interregionale Zusammenarbeit im Zeitraum 2007-2013 kennzeichnet sich durch zwei Formen der Intervention: Projekte „*auf regionale Initiative*“, die eine breite Palette von Aktivitäten abdecken, von klassischen Kooperationsnetzwerken bis zu Pilotprojekten, und Projekte, die darauf abzielen, aus bereits vorhandenen Kenntnissen „*Nutzen zu ziehen*“ und die Übertragung bewährter Praktiken in den großen regionalen Entwicklungsprogrammen zu beschleunigen. Dabei kann es sich auch um Projekte im Rahmen der Schnellspurvariante („Fast Track“) handeln.

„INTERREG IVC“ stellt damit ein Kernelement der Initiative dar, die im November 2006 unter dem Titel „*Regionen für den wirtschaftlichen Wandel*“ von der Kommission gestartet wurde (siehe *Inforegio Panorama* Nr. 21). Diese Initiative ist darauf ausgerichtet, die Aktivitäten der interregionalen Zusammenarbeit (vormals INTERREG IIIC) und der Stadtentwicklung (vormals URBAN II) unter dem Ziel europäische territoriale Zusammenarbeit 2007-2013 zu bündeln, und zwar durch verstärkte regionale Partnerschaften und eine zusätzliche Unterstützung seitens der Kommission für Projekte, die besonders klar auf die Strategie von Lissabon und Göteborg abgestimmt sind.

### Wer ist zuständig?

Der Conseil Régional du Nord – Pas-de-Calais in Lille (Frankreich) fungiert als Verwaltungsbehörde des Programms. Projektvorschläge sind an das gemeinsame technische Sekretariat<sup>(1)</sup> zu richten. Ferner wurden vier regionale Infostellen in Rostock (Deutschland), Valencia (Spanien), Lille (Frankreich) und Katowice (Polen)<sup>(2)</sup> eingerichtet.

(1) <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/07/1364&format=HTML&aged=0&language=DE&guiLanguage=de> und <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/07/366&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=fr>

(2) Siehe die Seite „Contact“ auf der Site von INTERREG IVC: <http://www.interreg4c.net/>. Hier finden Sie auch ausführlichere Informationen über das Programm und die Unterstützung für Bewerber.



# REGIO & Netzwerke

## Öffentliche Konsultationen

Die Europäische Kommission hat zwei öffentliche Konsultationen eingeleitet. Die erste betrifft die Zukunft der Kohäsionspolitik der Union. Wie kann diese Politik an die neuen Herausforderungen angepasst werden? Wie können ihre Ergebnisse verbessert werden, um ihre Auswirkungen in Zukunft zu maximieren? Diese Konsultation ist bis zum 31. Januar 2008 offen.

Die zweite Konsultation, die darauf abzielt, konkrete Ideen zur Festlegung der künftigen europäischen Strategie in Bezug auf die Regionen in äußerster Randlage (RUP) zusammenzutragen, ist bis zum 31. März 2008 offen. Die Kommission erwartet Beiträge zu Themen wie Klimawandel, demografische Entwicklung und Migrationsströme, die Rolle der Landwirtschaft in den RUP sowie deren Rolle in der Meerespolitik der Europäischen Union.

Kohäsionspolitik:

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/conferences/4thcohesionforum/consultation\\_de.cfm?nmenu=6](http://ec.europa.eu/regional_policy/conferences/4thcohesionforum/consultation_de.cfm?nmenu=6)

RUP:

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/consultation/rup/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/consultation/rup/index_en.htm)

## Start von URBACT II

Das URBACT-Netzwerk hielt am 4., 5. und 6. November 2007 in Berlin seine Jahreskonferenz ab. Bei dieser Gelegenheit wurden die Programme URBACT und URBAN abgeschlossen und das neue Programm URBACT II auf den Weg gebracht. Die auf der Konferenz erörterten Themen betrafen insbesondere die Entwicklung städtepolitischer Fragen auf der europäischen Agenda, vor allem bezüglich des Mainstreaming der URBAN-Prinzipien und der Rolle der Städte in der Initiative Regionen für den wirtschaftlichen Wandel. Ferner wurden die Ergebnisse von URBACT und URBAN vorgestellt, und gleichzeitig wurde ein neuer Aufruf zur Einreichung von Projektvorschlägen für URBACT II gestartet.

[http://urbact.eu/fr/actualites-et-evenements/focus-sur/actualite-seule/article/urbact-urban-conference-berlin-novembre-4th-5th-6th-2007.html?tx\\_ttnews%5BbackPid%5D=54&cHash=359b591e7b](http://urbact.eu/fr/actualites-et-evenements/focus-sur/actualite-seule/article/urbact-urban-conference-berlin-novembre-4th-5th-6th-2007.html?tx_ttnews%5BbackPid%5D=54&cHash=359b591e7b)

## VRE: Schulung für europäische Regionalbeauftragte

Europas Regionen sind oftmals mit ähnlichen, für ihre Bürger relevanten Fragen befasst, darunter Wirtschaftsentwicklung, Infrastrukturen, Tourismus, Energie, Verkehr, soziale Angelegenheiten, Volksgesundheit, Kultur, Bildung und Jugendpolitik. Diese Themen werden in mehreren Einrichtungen auf allgemeine Art gelehrt, aber nie in einer regionalen Perspektive behandelt. Im Übrigen wollen die Regionalvertreter lernen, ihre Behörden voranzubringen, zu internationalisieren oder zu europäisieren. Die Versammlung der Regionen Europas (VRE) hat daher ein „Ausbildungsinstitut“ ins Leben gerufen, das erste Schulungsprogramm in Europa, das sich speziell an Regionalbehörden richtet. Die verschiedenen Module gehen auf ein breites Spektrum von Kompetenzen ein, die für eine wirksame regionale Regierungsführung erforderlich sind, einschließlich europäischer Politiken und Programme, Verwaltung der Finanz- und Humanressourcen, sowie auf die speziellen Kompetenzen jedes Sektors, insbesondere Verkehr, Umwelt und Notfallpläne. Die Ausbildung wird von verschiedenen Mitgliedern der VRE erteilt: Baden-Württemberg (D), Brüssel-Hauptstadt (B), Friaul Venetien Giulia (I), Île-de-France (F), Salzburg (A), Region Valencia (E) und die Vertretung von South West UK in Brüssel.

<http://www.a-e-r.org/de/presse/2007/2007091001.html>

## Termine REGIO

Datum	Veranstaltung	Ort
26.-27. November 2007	„Telling the story – Kohäsionspolitik für Wachstum und Beschäftigung“ <a href="http://ec.europa.eu/regional_policy/country/commu/conferences/november07/index_de.cfm">http://ec.europa.eu/regional_policy/country/commu/conferences/november07/index_de.cfm</a>	Brüssel (B)
25.-26. Februar 2008	Konferenz «Les régions, actrices du changement économique» «Regions learning from each other» <a href="http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/interregional/ecochange/index_fr.cfm">http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/interregional/ecochange/index_fr.cfm</a>	Brüssel (B)
11.-14. März 2008	Wiener Konferenz EASY-ECO 2008 „Governance by Evaluation: Institutional Capacities and Learning for Sustainable Development“ <a href="http://www.sustainability.eu/easy/">http://www.sustainability.eu/easy/</a>	Wien (A)

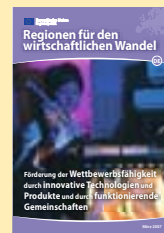
# Neueste Veröffentlichungen

## Wachsende Regionen, wachsendes Europa



[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docoffic/official/reports/cohesion4/index\\_de.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/cohesion4/index_de.htm)  
Vierter Bericht über den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt. Liegt in 22 Sprachen vor.

## Regionen für den wirtschaftlichen Wandel – Förderung der Wettbewerbsfähigkeit durch innovative Technologien und Produkte und durch funktionierende Gemeinschaften



[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/cooperation/interregional/ecochange/documents\\_fr.cfm?nmenu=2](http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/interregional/ecochange/documents_fr.cfm?nmenu=2)  
Liegt in 19 Sprachen vor.

## Regionen für den wirtschaftlichen Wandel – Innovation durch Regionalpolitik der EU



Die Herausforderungen für Forschung und Innovation im Zeitraum 2007-2013, geschildert anhand 15 derzeit laufender Projekte.  
[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/cooperation/interregional/ecochange/documents\\_en.cfm?nmenu=2](http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/interregional/ecochange/documents_en.cfm?nmenu=2)  
Liegt in 19 Sprachen vor.

## Die städtische Dimension der Gemeinschaftspolitik



Die Stadtpolitik der EU im Programmplanungszeitraum 2007-2013.  
[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/guides/urban/pdf/urbanguide1\\_de.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/urban/pdf/urbanguide1_de.pdf)  
Liegt in DE, EN und FR vor.

<http://www.interreg4c.net/>

Die Website des neuen Programms für interregionale Zusammenarbeit INTERREG IV C (siehe Seite 26) ist zwar noch nicht vollständig und mehrsprachig, umfasst aber schon die meisten Informationen, die zur Erstellung eines Bewerbungsdossiers erforderlich sind: Erklärungen zu dem Programm, Online-Formulare, häufig gestellte Fragen und, was den besonderen Nutzen der Site ausmacht, eine „Projekte“-Datenbank mit der Möglichkeit, online Partner zu suchen.



<http://labforculture.org/>

LabforCulture, eine Online-Plattform für europäische Zusammenarbeit im Kulturbereich, versteht sich als „unverzichtbares Instrument für alle, die in Kunst und Kultur tätig sind und über Europas Grenzen hinaus kreieren, kooperieren, sich austauschen und produzieren“. Sie wird durch eine breite Palette von Offline-Diensten und Aktivitäten ergänzt. Die fünfsprachige (DE, EN, ES, FR, PL) Site bietet Zugang zu einer Fülle von Informationen und Ressourcen: Netzwerke, Beobachtungsstellen, Datenbanken zu Kultur und Kunst, Forschungseinrichtungen, NRO, Finanzierung. Eine Rubrik „Im Fokus: Regionen“ ist den oftmals weniger bekannten Regionen der erweiterten Union gewidmet.



<http://www.bsssc.com/>

Die 1993 gegründete Baltic Sea States Subregional Co-operation (BSSSC) ist ein Zusammenschluss der Regionalbehörden der Anrainerstaaten der Ostsee sowie Norwegens. Das Portal der BSSSC spiegelt die Organisation wider, es ist eine Referenz und ein ausgezeichnete Eingangspunkt für jeden, der an Kooperationen mit Partnern in diesem Teil Europas interessiert ist.



<http://www.lga.gov.uk/>

Die Local Government Association (LGA) ist die Vereinigung der Gebietskörperschaften von England und Wales. Ihre Website ist insofern von Interesse für Europas regionale Entwicklung, als sie Zugang zu zahlreichen Informationen und Publikationen bietet, deren Inhalt über den englisch-walisischen sozioökonomischen und institutionellen Kontext hinausgeht. Umso mehr, als sich die LGA auch ein neues „Europäisches und internationales Referat“ zugelegt hat, das einen elektronischen Newsletter veröffentlicht: „The Voice of Local Government in Europe and Worldwide“ (<http://international.lga.gov.uk/>).



### Inforegio-Website: die wichtigsten Seiten in 22 Sprachen zugänglich

„Die Politik“ und „Die Mittel“ sind die ersten beiden Rubriken unserer neuen Internet-Site (mit ihren jeweiligen Unterrubriken), die ab sofort in 22 Sprachen verfügbar sind. Die Besucher können nunmehr in den Sprachen der 27 Mitgliedstaaten ausführliche Informationen über die Geschichte, die großen Ziele und die Schlüsselemente der Regionalpolitik im Zeitraum 2007-2013 lesen.

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/index\\_de.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/index_de.htm)

Europäische Kommission, Generaldirektion „Regionalpolitik“  
Referat 01 – „Information und Kommunikation“  
Ana-paula Laissy  
41, avenue de Tervuren, B-1040 Brüssel  
Fax +32 2 296 60 03  
E-mail: [regio-info@ec.europa.eu](mailto:regio-info@ec.europa.eu)  
Internet: [http://ec.europa.eu/comm/dgs/regional\\_policy/index\\_de.htm](http://ec.europa.eu/comm/dgs/regional_policy/index_de.htm)  
Informationen über die Regionalbeihilfen der Europäischen Union  
[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/index\\_de.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/index_de.htm)

ISSN 1608-3881

© Europäische Gemeinschaften, 2007  
Nachdruck mit Quellenangabe gestattet

Printed in Belgium

AMT FÜR AMTLICHE VERÖFFENTLICHUNGEN  
DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN  
L-2985 Luxemburg



Amt für Veröffentlichungen

[Publications.europa.eu](http://Publications.europa.eu)