

**working together**





## Die Interreg IIIB-Programme

Interreg IIIB führt die regionale Zusammenarbeit in Europa vom Stadium der Ideen in das der Umsetzung. Diese Programme entwickeln neue Herangehensweisen an gemeinsame Probleme, unterstützen die Umsetzung nationaler Politiken in den Regionen und suchen nach den effektivsten Wegen für die Umsetzung der Politik der Europäischen Union, wie der Wasserrahmenrichtlinie, der Strategie von Lissabon und des Aktionsplans eEurope. Interreg IIIB ermöglicht es den Beteiligten, die Risiken innovativer Ansätze auf mehrere Schultern zu verteilen und gleichzeitig deren Vorteile für alle nutzbar zu machen. Ferner werden Möglichkeiten für Verbesserungen der Infrastruktur und für Investitionen geschaffen und dauerhafte Netzwerke zwischen den Regionen gebildet.

Auf regionaler Ebene durchgeführte Projekte führen zu Ergebnissen, die für die lokalen Gemeinschaften relevant und greifbar sind und den jeweiligen Bedürfnissen angepasst sind. Gleichzeitig ist Interreg III ein Forum, in dem beispielhafte Entwicklungen in einzelnen Staaten von anderen geteilt, verbessert und eingeführt werden können, wovon letztendlich alle Länder profitieren. Die Programme ermutigen Menschen in ganz Europa, in transnationalen Begriffen zu denken, von anderen zu lernen und ihre eigenen vorbildlichen Methoden weiterzugeben. Die Ergebnisse liefern wertvolle Beiträge für zukünftige politische Entscheidungen, da sie neue Wege aufzeigen und konkrete Erfahrungen bei der Umsetzung innovativer Ideen vermitteln.

## Interreg IIIB Nordseeraum

Jede Interreg IIIB-Region besitzt ihre eigene Identität. Die Bindungen, die die Nordseeregion seit Jahrhunderten eint, sind auch heute noch in Sprache, Kultur, Wirtschaft und anderem erkennbar. Sie bilden eine stabile Grundlage für gemeinsame Aktionen angesichts der Herausforderungen, denen alle Staaten dieser Region gegenüberstehen und die keine Landesgrenzen kennen. In dieser vielfältigen Region finden sich Dünen und Fjorde, Großstädte und abgelegene Fischerdörfer, High-Tech-Industrie und traditionelles Handwerk. Die Stärke einer Raumentwicklung unter Interreg-Vorzeichen besteht darin, diese Einzelelemente als Teile eines einheitlichen Ganzen oder einer Vision für ein Gebiet zu betrachten. Die Interreg IIIB-Programme tragen dazu bei, die räumlichen Vorstellungen in praktische Projekte umzusetzen, die wirkliche Veränderungen bewirken. Darin liegt ihre große Bedeutung.

Inzwischen wurden in der Region stabile Partnerschaften gebildet, in denen bis zu sieben Länder zusammenarbeiten. Unter Nutzung des Fachwissens und der Stärken aller

Beteiligten werden dabei relevante Probleme behandelt, deren Palette von Hochwassergefahren und der globalen Erwärmung bis hin zur fortschreitenden Entleerung von Gebieten in Randlage reicht. Diese Partnerschaften suchen nach den besten Wegen zur Nutzung der Stärken der Region wie der gut ausgebauten Informations- und Kommunikationsinfrastruktur sowie ihres einzigartigen und wertvollen kulturellen Erbes. Jede Region leistet einen wichtigen Beitrag bei der Weitergabe der Vorteile einer nachhaltigen Entwicklung an alle Beteiligten.

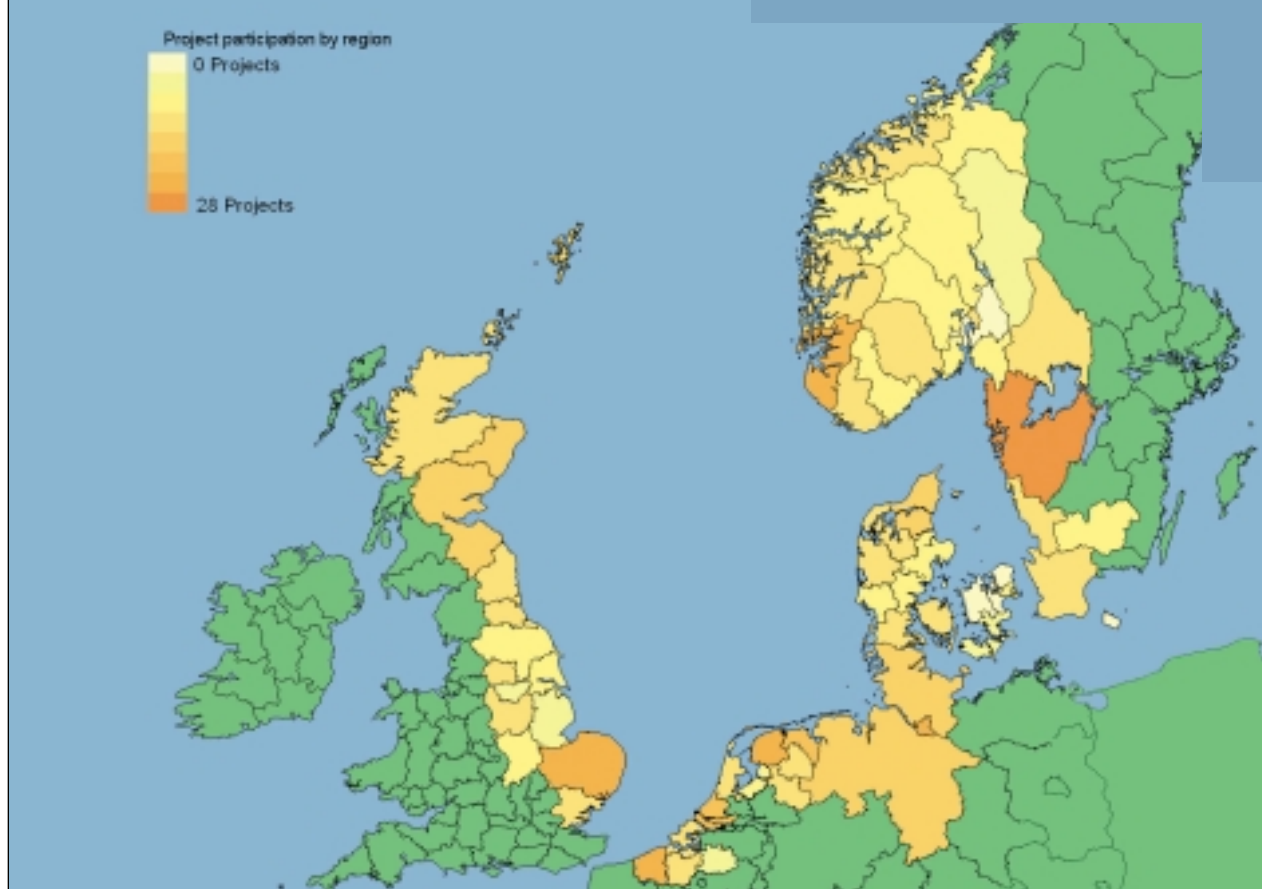
Die Zusammenarbeit geht über die Nordseeregion hinaus, da das Programm Teil des Netzwerkes von III-B-Programmen ist. Wenn sich bestimmte Fragen über die Grenzen der Region hinaus erstrecken, stellt das Programm die zu einer effektiven Lösung notwendigen Kooperationen her. So stellt beispielsweise der enorme Anstieg der Öltransporte durch die Region eine Gefahr mit möglichen katastrophalen Folgen dar. Daher arbeitet das Projekt „Northern Maritime Corridor“ mit Partnern in der Region Nördliche Peripherie zusammen, um die gesamte Transportstrecke von den neuen Ölfeldern in der Barentssee aus sicherer zu machen.

Von Beginn an hat das Nordsee-Programm einen praxisnahen, aktionsorientierten Ansatz verfolgt. Dieser hat sich bewährt und dazu geführt, dass sich nahezu alle Regionen des Programms an mindestens einem Projekt beteiligen, zum Teil auch an mehreren. Interreg IIIB-Projekte nehmen in vielen Bereichen eine Vorreiterrolle ein. Verschiedene Nordseeprojekte sind daher auch auf großes Interesse bei internationalen Organisationen wie der UNESCO und in so verschiedenen Ländern wie Chile, Japan oder den USA gestoßen.

## Zusammenarbeit auf allen Ebenen

Der Erfolg von Interreg IIIB basiert auf einvernehmlichen und transnationalen Lösungen bei der Verwaltung und Durchführung des Programms. Schwerpunkte sind Dienstleistung, Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie praxisnaher Ansatz. Interreg IIIB zieht ergänzende Finanzierungsanteile von nationalen, regionalen und kommunalen Gebietskörperschaften, Universitäten, Nichtregierungsorganisationen sowie aus dem privaten Sektor an. Die Palette der Teilnehmer reicht von Schulen und lokalen Aktionsgruppen bis hin zu Fischern und Unternehmern – und das Engagement wächst ständig.

Weitere Informationen über die bisherigen Ergebnisse des Programms entnehmen Sie bitte den beigefügten Faltsblättern.



## Das Programm für den Nordseeraum, Januar 2004

*Diese Broschüre und die darin enthaltenen Projekte stellen eine aktuelle Momentaufnahme des Programms dar – aber wir werden nicht dabei stehen bleiben. Von Beginn an ist es bei der Zusammenarbeit im Nordseeraum darum gegangen, über das bereits Erreichte hinaus zu sehen und neue Ziele anzusteuern. Interreg III B ist die aktuelle Phase in einer langen Tradition der Zusammenarbeit, die mit Partnerschaften und Erfahrungsaustausch begann, in ein Interreg II C-Programm mündete und nun zu Interreg III B weiterentwickelt wurde. Das Programm setzt dieses regionale Potential in die Praxis um und bringt wirkungsvolle transnationale Projekte hervor. Und das ist erst der Anfang.*

### Bewilligte Projekte

Das Interreg III B-Programm für den Nordseeraum hat bereits 72 Prozent seiner Mittel gebunden. Für jeden Euro von der EU wird ein weiterer Euro durch nationale, regionale und kommunale Gebietskörperschaften, Universitäten, Unternehmen und andere Organisationen zur Verfügung gestellt. Zusammen mit den bereits gebundenen Mitteln werden also insgesamt €192 Mio. in der Region und für die Region ausgegeben.

Die in dieser Broschüre vorgestellten sechs Projekte stellen nur eine kleine Auswahl der insgesamt 40 bewilligten Projekte dar. Darüber hinaus gibt es 6 Projekterweiterungen, bei denen im Laufe der Arbeit neue Möglichkeiten oder Herausforderungen erkannt und zusätzliche Mittel beantragt wurden. Alle bei uns eingereichten Projektanträge werden einem

Lenkungsausschuss (Steering Committee) vorgelegt, der sich aus Vertretern aller am Programm beteiligten sieben Partnerstaaten zusammensetzt. Dieser Ausschuss trifft alle Entscheidungen einvernehmlich. Somit werden nur Projekte bewilligt, von denen nach Überzeugung des Ausschusses die gesamte Region profitiert. Diese Bewilligung ist aber nur der erste Schritt im Leben eines Projekts.

### Nach der Bewilligung

Jedes Projekt beginnt mit einer Kerngruppe von beteiligten Personen und Organisationen. Damit eine Bewilligung erteilt werden kann, müssen diese sich jedoch verpflichten, Informationen zu verbreiten und mit gutem Beispiel voranzugehen. Auf diese Weise vertreten die Projektpartner bei ihrer Arbeit die Interessen einer größeren Öffentlichkeit in ihrer Region, so dass gegenwärtig 1352 Organisationen

| Das Nordseeprogramm in Zahlen |                         |
|-------------------------------|-------------------------|
| Gesamtmittel                  | €132 Mio.               |
| Insgesamt gebunden            | €96 Mio. (72%)          |
| Insgesamt verfügbar           | €36 Mio.                |
| Bewilligte Projekte           | 40 plus 6 Erweiterungen |
| Projektideen in Entwicklung   | 62                      |
| Beteiligte Organisationen     | 1352                    |

und etwa 4000 Personen auf die eine oder andere Weise eingebunden sind.

Das Programm und seine Projekte verpflichten sich auch zu einer ständigen Verbesserung der Qualität ihrer Arbeit. Die Projekte beziehen weitere Akteure mit ein und diskutieren auf - durch das Programm organisierten - Qualitätsforen die neuesten fachlichen Entwicklungen auf ihrem jeweiligen Gebiet. Sie lernen von den Besten in anderen Ländern und stellen durch diese transnationalen Kontakte sicher, dass die 61 Millionen Menschen im Nordseeraum von den neuesten Erkenntnissen der Experten profitieren.

## Gegenwärtig erarbeitete Projekte

Es besteht kein Mangel an guten neuen Ideen für Interreg-Projekte. Da aber nur noch €36 Mio. zur Verfügung stehen, können nur noch einige der gegenwärtig im Nordseeraum erarbeiteten 62 Projektideen genehmigt werden. Es herrscht ein harter Wettbewerb zwischen den hochqualitativen Projekten.

## Ergebnisse and Ziele

Die bisherige Beteiligung am Programm ist zahlenmäßig breit, thematisch umfassend und nimmt noch weiter zu. Noch ist es zu früh, konkrete Ergebnisse zu benennen, aber auf unserer Homepage werden Sie den Fortschritt der Projekte in den nächsten Jahren verfolgen können. Im Abschnitt „Projekte in Ihrer Nähe“ können Sie sich über die Projekte in Ihrer Region informieren. Dort erhalten Sie Informationen über die zur Steigerung der Lebensqualität in den Städten und auf dem Land, zur Verbesserung des Umweltschutzes und der Bedingungen für kleine Unternehmen und auch zum

Schutz vor Bedrohungen durch Überschwemmungen und Ölverschmutzungen geleistete Arbeit. Das Programm setzt sich eine Reihe von konkreten Zielsetzungen, die alle auf eine ausgeglichene ökologische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung in der Region ausgerichtet sind. Das Programm ist auf einem guten Wege, diese Ziele zu erfüllen und wird in einigen Schlüsselbereichen sogar darüber hinausgehen.

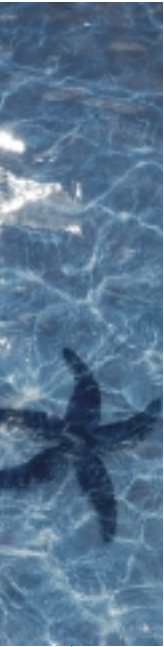
## Über den Nordseeraum hinaus

Es gibt insgesamt 13 Interreg-IIIB-Programme, von denen fünf an die Nordseeregion angrenzen. Das Programm unternimmt große Anstrengungen, um Verbindungen mit diesen Regionen herzustellen und mit ihnen zusammenzuarbeiten. Auf diese Weise werden regionsübergreifende Möglichkeiten genutzt und es wird Herausforderungen begegnet, die sich über regionale Grenzen hinweg erstrecken. Ein gutes Beispiel ist das Verkehrsprojekt „Northern Maritime Corridor“. Weitere Projekte dieser Art sind aber in Vorbereitung.

## Das Interact-Programm

Die Harmonisierung von Methoden, Vorschriften und Erwartungen von sieben verschiedenen Staaten war nicht immer einfach, aber Offenheit und der Wille, gangbare Lösungen zu finden, haben dem Nordseeprogramm Erfolg beschert. Zukünftig wird es seine Erfahrungen in seiner Rolle als Koordinator für „Qualifikation und Transfer“ im Rahmen des Interact-Programms weitergeben. Auch dieses Programm arbeitet mit Partnern in ganz Europa zusammen und wird in Kürze seine ersten Veranstaltungen durchführen.





## Save the North Sea (SNS)

*Über 20 000 t Schiffsabfälle werden jährlich in die Nordsee gekippt. Der Tourismus in der gesamten Region ist durch von Müll verschandelte Strände ernsthaft gefährdet, Tiere werden verletzt und vergiftet und die örtlichen Behörden geben für die Reinigung dieser Verschmutzungen jedes Jahr über 4,2 Millionen Euro aus. Dieses Problem ist grenzüberschreitend, ebenso wie die einzigen, wirklich effektiven Lösungen dafür. Vorwiegende Zielgruppe von Save the North Sea sind die Hauptnutzer der Nordsee - Seeleute, Fischer, Arbeiter auf den Ölplattformen und Besitzer von Sportbooten. Dabei genießt das Projekt eine umfassende Unterstützung seitens politischer Vereinigungen, Nichtregierungsorganisationen und Wirtschaftsverbänden, die das gemeinsame Interesse aller Nordseeanlieger widerspiegelt. Durch seine aktive Arbeit mit konkreten Aktionen und seinen Einsatz in den Bereichen Bildung, Marktforschung und Öffentlichkeitsarbeit hat Save the North Sea bereits Umweltverbesserungen im Nordseeraum bewirkt, Veränderungen, die auch noch lange nach Beendigung des Projekts fortbestehen werden und nur durch eine enge Zusammenarbeit erreicht werden konnten.*

### Ziele

Save the North Sea leistet einen Beitrag zu einer nachhaltigen und weniger verschmutzten Nordsee, indem es auf Veränderungen von Einstellungen und Verhaltensweisen in Bezug auf Schiffsabfälle innerhalb von Fischerei, Offshoreindustrie, Schifffahrt und Segel- und Motorbootsport hinwirkt. Die diesbezüglichen Aktivitäten sind in verschiedene Arbeitsgebiete aufgeteilt, so z.B. Aktivitäten zur Beeinflussung des Nutzerverhaltens durch Schulungen, die das Umweltbewusstsein für das Meer stärken sollen, eine von Fischern durchgeführte „Müllfanginitiative“, in

der sie die in ihren Netzen verfangenen Abfälle an Land bringen, örtliche Workshops und ein Zertifizierungsprogramm, durch das die einzelnen Schiffseigner sich persönlich zur Verringerung der auf See verkippten Abfallmengen verpflichten sollen. Ferner wird eine Pilotstudie zur Wiederverwertung von Fischereiausrüstungen durchgeführt und eine niederländische Pilotstudie zur Untersuchung des weit verbreiteten Eissturmvogels ausgeweitet. Der Mageninhalt dieser Vögel lässt die Abfälle erkennen, die mit bloßem Auge nicht zu sehen sind, wodurch diese Studie erst den wahren Umfang des Problems deutlich macht.

## Aktivitäten und gegenwärtiger Stand

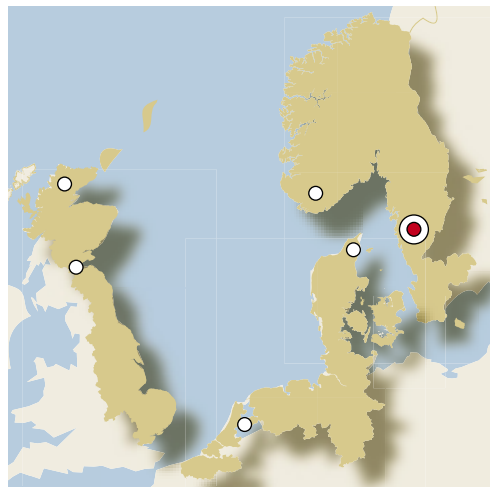
Save the North Sea wurde im April 2002 genehmigt und hat seitdem viele Fortschritte erzielt. Die „Müllfanginitiative“, bei der Fischer die in ihren Netzen an Bord geholten Abfälle an Land bringen, begann in den Niederlanden und auf den Shetlandinseln und hat bereits 80 t Abfälle gesammelt. Schulungen zum Thema International Marine Awareness haben in Holland begonnen und die Eissturmvogel-Studie, deren Ergebnisse als Umweltqualitätsziele der EU für die Nordsee verwendet werden, wird nun in

als Gastredner eingeladen, um über die aktuellen Ergebnisse des Projekts sowie die Abfallproblematik in der Nordsee-region zu informieren. Save the North Sea hat erhebliche Aufmerksamkeit erzielt und Anfragen und Bitten um Informationen aus entfernten Regionen wie Slowenien und den USA erhalten.

## Geplante Aktivitäten

Die „Müllfanginitiative“ wird bis Ende 2003 auf die Küsten Schwedens und Dänemarks ausgeweitet und bis Ende 2004 auch Großbritannien umfassen. Abgeschlossen wird 2003 eine

Save the North Sea



SNS-Konferenz mit EU-Umweltkommissarin Margot Wallström

allen sieben Nordseeanrainerstaaten durchgeführt. In Dänemark sind Wiederaufbereitungsanlagen für Fischernetze und andere Kunststoffmaterialien in Betrieb genommen worden, wobei die damit verbundene Publizität zu einer Geschäftsvereinbarung geführt hat, bei der die Altkunststoffe zu neuen Produkten recycelt werden.

Darüber hinaus gab es aber auch Erfolge politischer Natur. So hat die Ministerkonferenz der OSPAR-Kommission in ihrer im Juni 2003 angenommen Erklärung von Bremen dem Projekt Save the North Sea ihre Unterstützung zugesagt. Vertreter von Save the North Sea wurden ferner von nationalen Ministerien und Parlamenten, regionalen EU-Tagungen, internationalen Konferenzen und örtlichen politischen Zusammenkünften

Filmdokumentation über das Projekt, die den wichtigsten Fernsehsendern in allen Nordseeanrainerstaaten überreicht wird und die öffentliche Aufmerksamkeit für die Probleme und die Arbeit von Save the North Sea verstärken wird.

## Beteiligte Partner

Die Spannweite der beteiligten Partner reicht von nationalen Behörden und Nichtregierungsorganisationen bis hin zu Forschungsinstituten, Bildungseinrichtungen und kommunalen Verwaltungen. Neben diesen Akteuren sind auch zahlreiche andere Organisationen in das Save the North Sea-Projekt eingebunden, darunter Reederei- und Fischereiverbände, Ölgesellschaften, Sportbootverbände, nationale Ministerien in fünf Ländern sowie der private Sektor.

|               |  |
|---------------|--|
| Website:      | <a href="http://www.savethenorthsea.com">www.savethenorthsea.com</a>   |
| Hauptpartner: | Stiftung Haltet Schweden sauber, S   |
| Kontakt:      | Nancy Holm, <a href="mailto:nancy.holm@hsr.se">nancy.holm@hsr.se</a><br>Tel: +46 8 714 7232  |
| Partner:      | DK Skagen Uddannelsescenter<br>N Stiftung Umwelterziehung<br>NL Alterra<br>S Schwedisches Amt für Umweltschutz<br>GB Keep Scotland Beautiful, KIMO |
| Mittel:       | EFRE-Mittel: €2,85 Mio.<br>Gesamtmittel: €5,7 Mio.   |

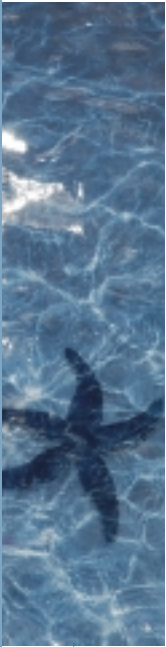


„Müllfischer“

[www.interregnorthsea.org](http://www.interregnorthsea.org)

Europäische Union  
Europäischer  
Fonds für regionale  
Entwicklung





Leeuwarden, Niederlande

## Water City International 2 (WCI 2)

*Der Nordseeraum umfasst Gebiete mit einer hohen Bevölkerungsdichte, extensiver industrieller Entwicklung und intensiver Landwirtschaft, die alle einen erheblichen Einfluss auf die Wassersysteme der Region haben. Wasser kann ein interessantes Element in der Stadtplanung sein, das aber in der Vergangenheit oft vernachlässigt wurde. Viele städtische Wassersysteme weisen daher Zeichen jahrelanger Verschmutzung und einer fortschreitenden Vernachlässigung auf. Water City International 2 beschäftigt sich mit diesen Problemen und entwickelt Möglichkeiten, wie Städte im Nordseeraum sich koordiniert mit dem Thema Wasser – in Form von „Wasserplänen“ - auseinandersetzen können. Die transnationale Partnerschaft will das Wasser wieder in das Herz der Städte zurückholen und hat mit ihrer Sachkenntnis auf diesem Gebiet bereits internationale Anerkennung gewonnen.*

### Ziele

Ziel von Water City International 2 (Water City International 1 war ein Interreg IIC Nordsee-Projekt) ist die Verbesserung der städtischen Wassersysteme in den Partnerstädten und deren direkter Umgebung. Dabei wird u.a. die Wasserqualität sorgfältig überwacht, was bereits dazu geführt hat, dass in die am stärksten betroffenen Kanäle, Seen und Häfen der Partnerregionen langsam wieder Leben zurückkehrt. Darüber hinaus wird das Wasser in der Stadtplanung der Partnerstädte als Instrument zur Stimulierung der sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung genutzt. Das Interesse der Öffentlichkeit für diese Art von Projekten ist sehr groß und so unterstützen Gemeinden und Unternehmen in der gesamten Region die Rückkehr zum Wasser. Die Arbeit mit

Wasser stellt besonders hohe Anforderungen: Wir nutzen es für die unterschiedlichsten Zwecke - von Verkehr und Erholung bis zum Trinken und zur Müllentsorgung. Darüber hinaus sind Wassersysteme komplex und dynamisch, was die Aufrechterhaltung der für die aquatischen Ökosysteme so entscheidenden Wasserqualität teilweise recht schwierig macht. Zur Überwindung dieser Probleme werden jedoch neue Technologien und Methoden entwickelt, deren möglichst effektive Verbreitung durch die Struktur der Water City International-Partnerschaft gesichert wird. Den beteiligten Städten, die bereits Erfahrungen in diesem Bereich gesammelt haben, wurde jeweils ein „Neuling“ zur Seite gestellt. Diese Partner entwickeln gemeinsam Wasserpläne, in denen die jeweiligen Aufgabenstellungen definiert und geeignete Methoden identifiziert und angepasst werden.



## Aktivitäten und gegenwärtiger Stand

Die ursprüngliche Water City-Partnerschaft wurde gegründet, um das richtige Gleichgewicht von Technologien und Strategien herzustellen und so langfristige Veränderungen herbeizuführen. Diese Pläne werden nun einem Praxistest unterzogen. Leeuwarden reinigt seine Kanäle durch den Bau von Absetzbecken. Vorbereitungen für die Entfernung verunreinigter Sedimente (gefördert mit Mitteln außerhalb von Interreg) und den Bau einer Oberflächen- und Abwasserreinigungsanlage haben begonnen. Göteborg löst die durch die Eutrophierung (überhöhter Nährstoffgehalt) seiner Gewässer entstandenen Probleme mit dem Bau von Becken, die den Nährstoffabbau unterstützen und eine Sedimentation ermöglichen. Eine wesentliche Komponente dieses Plans war die ursprünglich in Leeuwarden eingesetzte Wasserreinigungstechnik. Andere Partner konzentrieren sich darauf, das Wasser zu einem festen



Bewegliche Sperre zum Trennen von sauberem und verschmutztem Wasser, Leeuwarden

Bestandteil der Stadtlandschaft zu machen. So will Norwich seinen Fluss als Instrument für eine soziale, wirtschaftliche und ökologische Erneuerung der Stadt nutzen und hat durch die Anlage neuer Verkehrsverbindungen, die Sanierung der Gehwege entlang des Flusses und den Bau von öffentlich nutzbaren Slip-Anlagen am Fluss Wensum den öffentlichen Zugang zum Wasser verbessert. Emden möchten das touristische Potential seiner Kanäle nutzen, hat aber Probleme mit einer schlechten Wasserqualität und unzureichenden touristischen Einrichtungen. Daher wurden verschiedene Maßnahmen eingeleitet, u.a. das Ausbaggern des inner-

städtischen Kanals zur Verbesserung der Zugänglichkeit, der Bau von touristischen Einrichtungen sowie der Abschluss der Planungsarbeiten für einen Wasserpark, der sich vor allem mit Themen wie nachhaltige Nutzung des Wassers, Wasserkreislauf, Flora und Fauna und der historischen Perspektive beschäftigen soll. Diese ganzheitliche Herangehensweise an die vollständige Veränderung eines Ufergebiets benötigt in hohem Maße das Know-how der anderen Partner und wird wiederum wertvolle Erfahrungen für die fünf neuen Partnerstädte - Malmö, Odense, Sneek, Stockton-on-Tees und Skien - liefern.

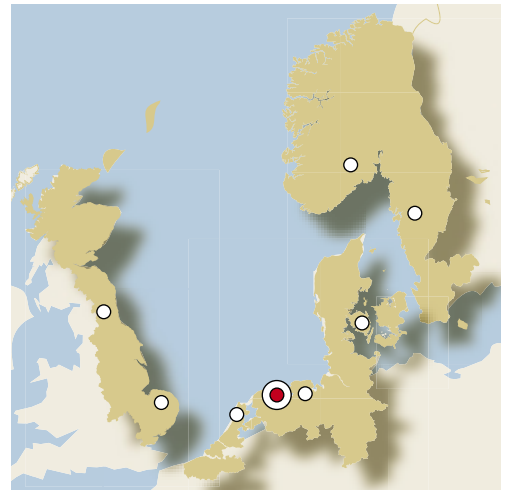
Es wurde eine Zusammenarbeit mit der UNESCO eingeleitet und sogar weit entfernte Länder wie Japan haben ihr Interesse an Water City International II bekundet.

## Geplante Aktivitäten

Die geplanten Aktivitäten von Water City International 2 beinhalten die Fertigstellung der Wasserpläne für die fünf neuen Mitglieder der Partnerschaft und die Umsetzung der im Rahmen des ursprünglichen Water City International-Projekts geplanten Maßnahmen. Der Nutzen für die beteiligten Städte liegt in einer verbesserten Umwelt für ihre eigenen Bürger Darüber hinaus – und das ist vielleicht von noch größerer Bedeutung – werden die gesammelten Ergebnisse, Informationen und Erfahrungen auch anderen Städten in der Nordseeregion und in Europa zur Verfügung stehen, die ihre Wasserressourcen besser nutzen wollen.

## Beteiligte Partner

In der Partnerschaft sind neun Stadtverwaltungen sowie die Organisationen NIDO und Vitens Water zusammengeschlossen. NIDO (Nationaal Initiatief Duurzame Ontwikkeling) ist die niederländische Nationale Initiative für Nachhaltige Entwicklung, die das Projekt mit ihrem Fachwissen und ihrer Erfahrung unterstützt. Vitens Water ist ein niederländisches Wasserversorgungsunternehmen, das die Provinz Fryslân in den Niederlanden mit Wasser beliefert. Ferner sind auf verschiedenen Ebenen weitere Partner beteiligt, wie nationale Ministerien und Behörden sowie internationale und nationale Verbände und Nichtregierungsorganisationen.



|               |   |
|---------------|---|
| Website:      | www.watercity.org   |
| Hauptpartner: | Provinz Fryslân, NL   |
| Kontakt:      | Hans van Meerendonk,<br>j.h.vanmeerendonk@fryslan.nl<br>Tél: +31 58 292 5290  |
| Partner:      | DK Stadt Odense,<br>D Stadt Emden<br>N Stadt Skien<br>NL Stadt Leeuwarden, Stadt Sneek,<br>NIDO, Vitens Water<br>S Stadt Göteborg, Stadt Malmö<br>GB Stadt Stockton-on-Tees,<br>Stadttrat von Norwich |
| Mittel:       | EFRE-Mittel: €5 Mio.<br>Gesamtmittel: €10 Mio.  |

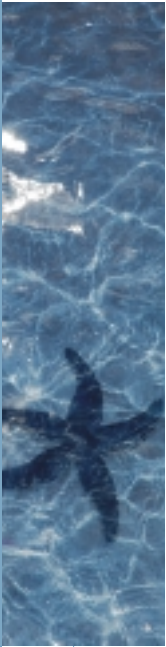


Göteborg: Eisfischen in sauberem Wasser

[www.interregnorthsea.org](http://www.interregnorthsea.org)

Europäische Union  
Europäischer  
Fonds für regionale  
Entwicklung





## Common Strategies to reduce the risk of storm floods in coastal lowlands (COMRISK)

*Mehr als 16 Mio. Menschen im Nordseeraum leben und arbeiten in hochwassergefährdeten Küstenniederungen. Hier liegen auch die wirtschaftlichen Zentren einschließlich der Häfen von Rotterdam, Hamburg und Antwerpen, die wichtige Tore für Handel und Gewerbe in der EU darstellen. Die Bedeutung dieser Tiefebenen gepaart mit den Gefahren der Klimaveränderungen zeigen die reale Notwendigkeit eines ausreichenden Küstenschutzes. Aufgrund des Umfangs, der Vielschichtigkeit und der Dringlichkeit der anstehenden Probleme ist eine Zusammenarbeit der Länder unabdingbar, um bestmögliche Lösungen zu finden. COMRISK untersucht die gegenwärtig angewendeten Verfahrensweisen in den Partnerregionen und nutzt die dort gefundenen Lösungen, um Politiker und Entscheidungsträger über die Hochwasserrisiken im Küstenbereich und die effizientesten Strategien zu ihrer Minimierung zu beraten. Durch die Schaffung von COMRISK-Netzwerken wird dieser Wissensaustausch auch für die Zukunft sichergestellt.*

### Ziele

COMRISK will einen umfassenderen Hochwasserschutz durch die Verbesserung des Risikomanagements für gefährdete Küstengebiete und die Bereitstellung der erforderlichen Information für eine effizientere Beschlussfassung und bessere Strategien erreichen. Keine der beteiligten Regionen verfügt über das gesamte erforderliche Know-how, um sich den Herausforderungen zu stellen, aber durch den Erfahrungsaustausch können sie erkennen, welche Erkenntnisse sie selbst weitergeben können und in welchen Bereichen sie noch Forschungsarbeit betreiben müssen. Fünf Unterprojekte untersuchen das Risikomanagement im Küstenbereich, Risikobewertung und strategische Planung, öffentliche Wahrnehmung und Beteiligung am Risikomanagement im Küstenbereich, Umsetzung von

Risikomanagementmaßnahmen und Untersuchung der hydrologischen Grenzbedingungen. Dabei werden vorhandene Standards, Politiken, Strategien, Indikatoren und Verfahrensweisen untersucht und bewertet und daraus Empfehlungen für verbessernde Maßnahmen abgeleitet. Vier weitere Unterprojekte beschäftigen sich mit der Risikobewertung in besonders gefährdeten Gebieten: Flandern (FL), Ribe (DK), die Küste von Lincolnshire (GB) und die Insel Langeoog (D). Diese Bewertungen werden das Verständnis für die spezifischen Bedingungen und Gefahren in verschiedenen Arten von Gebieten verbessern und darüber hinaus Hochwasserszenarien untersuchen und vorbildliche Verfahrensweisen für die strategische Planung entwickeln. Durch ein umfassenderes Wissen über die verschiedensten Bedingungen können andere Gebiete der Region die Ergebnisse auf ihre eigene Situation übertragen.

## Aktivitäten und gegenwärtiger Stand

Der Hochwasserschutz ist ein deutliches Beispiel für ein Thema, das nationale Grenzen überschreitet. COMRISK will die besten Verfahren harmonisieren, mit dem gemeinsamen Ziel der Entwicklung nachhaltiger Risikomanagementstrategien für den Küstenbereich, die Menschen, Eigentum und Wirtschaftsaktivitäten in diesen Gebieten schützen. Das Haupthindernis dabei ist der Mangel an ausreichenden Informationen. Daher hat nun mit der Durchführung von Bestandsaufnahmen, Studien und

## Geplante Aktivitäten

Nach dem Abschluss der Unterprojekte werden die Ergebnisse in einem Bericht zusammengefasst, der im Jahr 2005 auf einer internationalen Konferenz vorgestellt wird. Diese Konferenz, an der Experten aller einschlägigen Fachbereiche teilnehmen werden, wird das Bewusstsein und die Unterstützung für die Arbeit von COMRISK erhöhen. Die Ergebnisse der Debatte dienen als Grundlage für die Zusammenstellung der Abschlussbroschüre von COMRISK, die Grundsätze und Empfehlungen für innovative und integrierte



Sturmflut 1953

Befragungen die Arbeit an der Lösung dieses Problems begonnen. Ferner wurden bereits zwei Expertenworkshops zu den neuesten Entwicklungen bei der Hochwasserrisikoanalyse im Küstenbereich sowie der öffentlichen Wahrnehmung von Hochwasserrisiken an der Küste und der Beteiligung der Öffentlichkeit an der Hochwasserplanung durchgeführt. Ein Ergebnis von COMRISK war bereits die Schaffung und Erweiterung von Netzwerken und die Weitergabe von Know-how in jedem Gebiet und jedem Land der Nordseeregion. Die COMRISK-Website [www.comrisk.org](http://www.comrisk.org) enthält Einzelheiten zur Durchführung der Projektarbeit. Das Projekt hat erhebliche Aufmerksamkeit erregt, was sich auch an den bisher mehr als 27 000 Besuchen der Website ablesen lässt.

Risikomanagementstrategien für die Küstenniederungen der Nordseeregion enthalten wird. Damit werden die Regionen in der Lage sein, diese Informationen an ihre Bedürfnisse anzupassen und mit der Umsetzung zu beginnen.

Die Ergebnisse von COMRISK werden unschätzbare Dienste bei der Bekämpfung der Gefahren der zunehmenden globalen Erwärmung leisten.

## Beteiligte Partner

Die Arbeit am COMRISK-Projekt vereint eine breite Partnerschaft, zu der eine nationale Umweltbehörde sowie die für Wasser-, Küsten- und Seewirtschaft zuständigen nationalen, regionalen und kommunalen Verwaltungen der beteiligten Länder gehören. Das Netzwerk unterhält enge Verbindungen zur North Sea Coastal Management Group (NSCMG), in der die für den



|               |  |
|---------------|--|
| Website:      | <a href="http://www.comrisk.org">www.comrisk.org</a>   |
| Hauptpartner: | Landesinnenministerium Schleswig-Holstein D  |
| Kontakt:      | Jacobus Hofstede, <a href="mailto:jacobus.hofstede@im.landsh.de">jacobus.hofstede@im.landsh.de</a><br>Tel: +49 431 988 4984  |
| Partner:      | DK Dänische Küstenschutzbehörde,<br>B Ministerium der Flämischen Gemeinschaft für die Wasserstraßen- und Seeverkehrsverwaltung, Abteilung Küstenschiffahrt,<br>D Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft und Küstenschutz<br>NL Ministerium für Verkehr, Öffentliche Bauvorhaben und Wasserwirtschaft, Nationales Institut für die Küsten- und See- und Straßenwirtschaft, Abteilung Wasserbau<br>GB Environment Agency-National Centre for Risk Analysis and Options Appraisal |
| Mittel:       | EFRE-Mittel: €900.000<br>Gesamtmittel: €1,8 Mio.   |



Sturmflut in neuerer Zeit

Küstenschutz zuständigen nationalen und regionalen Behörden Belgiens, Dänemarks, Deutschlands, der Niederlande und Großbritanniens zusammengeschlossen sind. Gemeinsam ist diese Partnerschaft verantwortlich für weite Teile der Nordseeküste, so dass die neuen Lösungen den Küstenschutz von der nördlichsten Spitze Dänemarks bis hin zur Küste Belgiens verbessern werden. Berater, Universitäten und Vertreter örtlicher Deich- und Wasserkomitees bringen zusätzliche Fachkompetenz ein. COMRISK hat neue Kontakte geschaffen und die Einbeziehung aller maßgeblichen Akteure der Region sichert eine umfassende Unterstützung der Projektaktivitäten und deren Ergebnisse.

[www.interregnorthsea.org](http://www.interregnorthsea.org)





## Flood Plain Land Use Optimising Workable Sustainability (FLOWS)

*Hochwasser ist für viele Gebiete des Nordseeraums ein häufig wiederkehrendes Problem. Wenn es nicht zu verhindern ist, wie können dann wenigstens die angerichteten Schäden gemindert werden? Zur Beantwortung dieser Frage hat sich die FLOWS-Partnerschaft zusammengefunden. Klimaveränderungen werden in zunehmendem Maße die Flusssysteme und den Meeresspiegel beeinflussen, wodurch sich die Hochwassergefahr an Flüssen und in Küstengebieten erhöht. Es besteht eine klare Notwendigkeit, hochwassergefährdete Gebiete und Auen besser zu schützen, um ein Gleichgewicht zwischen sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Interessen zu sichern. FLOWS soll die Sensibilität für Fragen von Hochwasser und Wassermanagement erhöhen und nutzt dabei die innerhalb der Partnerschaft vorhandenen umfassenden Erfahrungen. Damit wird ein „Werkzeugkasten“ von Techniken, einschließlich Infrastrukturverbesserungen, entwickelt, der von Planern, Wassermanagern und Entscheidungsträgern in Gebieten mit aufgrund klimatischer Veränderungen erhöhter Hochwassergefahr als Entscheidungshilfe genutzt werden kann.*

### Ziele

Um die verschiedenen Aspekte von Hochwasserrisiken abzudecken, ist FLOWS in drei einzelne Elemente aufgeteilt, die eng miteinander verbunden sind: soziale, technische und raumplanerische Fragen. Das soziale Element beinhaltet die Vermittlung von Wissen über Hochwasserrisiken an die Öffentlichkeit, die Untersuchung der Wahrnehmung von Hochwasserrisiken, die Entwicklung von Methoden für den Informationsaustausch bei Hochwasser und das Anpassen von bereits bestehenden Hochwasserschutzanlagen. Im Rahmen der technischen

Arbeit werden Kartierungen und Modellierungen der Hochwasserrisikoinformation für die Nutzung in der Raumplanung und dem Wassermanagement entwickelt. Das Element der Raumplanung beinhaltet Entscheidungsfindungssysteme für eine nachhaltige Entwicklung in gefährdeten Gebieten, eine Bestandsaufnahme vorhandener Verfahren und vorbildlicher Praktiken und die Untersuchung von Konstruktion und Bau kostengünstiger Schutzmaßnahmen. Diese drei Elemente werden miteinander verbunden und bilden ein effektives Paket von Gegenmaßnahmen für verschiedene Hochwasserszenarien in der Nordseeregion.



## Aktivitäten und gegenwärtiger Stand

Das Auenmanagement ist von entscheidender Bedeutung bei der Beschäftigung mit Hochwasserrisiken und beinhaltet die Verknüpfung verschiedener Elemente. Wenn jeder für sich allein agieren würde, hätten die einzelnen Partner weder das Know-how noch die erforderlichen Ressourcen für die Bearbeitung der breiten Themenpalette, die sie innerhalb einer Partnerschaft bewältigen können. Jedes dieser Themen spielt eine wesentliche Rolle beim Finden der effizientesten Lösungen, wobei Transnationalität dabei der Schlüssel zum Erfolg ist.

Das FLOWS-Projekt zeigt gute Erfolge. Von den 32 verschiedenen Projektelementen sind 24 angelaufen. In Großbritannien wurden zwei Demonstrationsprojekte für die Nachrüstung von Hochwasserschutzanlagen ausgewählt und zwei neu entwickelte Anlagen projektiert, die bereits bei ihrem Bau Schutzmaßnahmen enthalten werden. Der norwegische Partner hat einen Fragebogen entwickelt und koordiniert, mit dessen Hilfe die „öffentliche Wahrnehmung von Hochwasserrisiken“ untersucht werden soll. Darüber hinaus wurde auch eine Bestandsaufnahme darüber durchgeführt, wie die einzelnen Partnerländer technische Hochwasserinformationen in Entscheidungsfindungsprozesse zur Entwicklung in hochwassergefährdeten Gebieten einbeziehen. Die Teilnehmer entwickeln ein größeres Verständnis für die politischen und raumordnerischen Planungsverfahren der Partnerländer und bringen ihre Erfahrungen in die Entwicklung und Umsetzung anderer Projekte ein. Im Ergebnis können alle beteiligten Länder einen Wissenszuwachs und neue Techniken verzeichnen.

## Geplante Aktivitäten

Für die nahe Zukunft ist der Beginn der Arbeit an zahlreichen weiteren Aktivitäten geplant. Dazu gehören u.a. GIS-gestützte digitalisierte Wasserkarten, die zur Identifizierung und Klärung von

Eigentumsverhältnissen und Verantwortlichkeiten für Entwässerungssysteme genutzt werden können, das experimentelle Nachrüsten eines Umweltzentrums mit Hochwasserschutzmaßnahmen sowie die Entwicklung von Schulungsveranstaltungen für Nachrüstungsmaßnahmen und das Hochwassermanagement. Aktuelle Richtlinien für die Entwicklung hochwassergefährdeter Gebiete in Norwegen werden ausgewertet und weiterentwickelt und es werden Informationen über die wirtschaftlichen Schäden durch die verschiedenen Hochwasserszenarien in den Partnerländern gesammelt.

## Beteiligte Partner

An FLOWS sind zahlreiche Akteure beteiligt, von nationalen und kommunalen Behörden in den Projektpartnerländern bis hin zu anderen in einzelne Unterprojekte eingebundene Interessenten. Dazu gehören u.a. die East of England Development Agency, die die Nachrüstung zweier Anlagen kofinanziert, wissenschaftliche und Forschungsinstitute einschließlich der Universität Oslo sowie der private Sektor. FLOWS hat auch das Interesse der britischen Regierung geweckt, die ebenfalls Unterstützung gewährt. In der Entwicklungsphase hat das Amt des Stellvertretenden Ministerpräsidenten die Notwendigkeit von strategischen Risikobewertungen für Hochwasser hervorgehoben, um einen Input für Entscheidungsfindungssysteme bei der Raumplanung zu geben und Lücken in der Politik zu schließen. Das Amt trägt zur Finanzierung des Projekts bei und ist bestrebt, die Ergebnisse von FLOWS in die nationale Raumplanungsrichtlinie zu übernehmen. Das Projekt hat auch Verbindungen zu den Interreg IIIB-Projekten FRaME und Liveable City hergestellt.



|                      |  |
|----------------------|--|
| <b>Website:</b>      | <a href="http://www.flows.nu">www.flows.nu</a>   |
| <b>Hauptpartner:</b> | Cambridgeshire County Council, GB  |
| <b>Kontakt:</b>      | Kevin Scobell,<br>Kevin.scobell@cambridgeshire.gov.uk<br>Tel: + 44 12 23 71 77 29                    |
| <b>Partner:</b>      | N Norwegisches Direktorat für Wasser und Energie, NL Provincie Flevoland<br>S Länsstyrelsen Värmland |
| <b>Mittel:</b>       | EFRE-Mittel: €3,8 Mio.<br>Gesamtmittel: €7,6 Mio.  |



Hochwassermarken an der Nidelva, Norwegen

[www.interregnorthsea.org](http://www.interregnorthsea.org)

Europäische Union  
Europäischer  
Fonds für regionale  
Entwicklung





©Audiovisual Library European Commission

## Travel Awareness Regional Groups for Environmental Transport 2 (TARGET 2)

*Verschiedene Länder, gleiche Probleme. Schwierigkeiten beim Mobilitätsmanagement sind im Nordseeraum weit verbreitet. Die zunehmende Motorisierung stellt eine wachsende und nicht nachhaltige Quelle der Verschmutzung und Überlastung dar. Nachhaltigere und effizientere Verkehrssysteme erfordern die Zusammenarbeit vieler verschiedener Akteure. Das Interreg IIC Nordseeprojekt Travel Awareness Regional Groups for Environmental Transport (TARGET) veranschaulichte die Effizienz der Raumentwicklung bei der Überwindung der Abhängigkeit vom Auto durch die Bereitstellung von Instrumenten zur Beeinflussung des Verkehrsbewusstseins. Ziel von TARGET 2 ist es, mit Hilfe konkreter Aktivitäten auf diesem Wissen aufzubauen und es weiter zu verstärken. Es gibt eine Grenze für die Anzahl neuer Initiativen, die innerhalb einer Region gleichzeitig umgesetzt werden kann - eine transnationale Partnerschaft jedoch ermöglicht es, eine Vielzahl von Methoden zum Mobilitätsmanagement an verschiedenen Orten gleichzeitig einzusetzen und zu testen. Die dabei gewonnenen Erfahrungen werden gesammelt, was es anderen Regionen ermöglicht, Initiativen zu wählen, die im Nordseeraum bereits getestet wurden.*

### Ziele

TARGET 2 wird ein Paket von Initiativen zum Mobilitätsmanagement entwickeln, einsetzen und auswerten, die die Nutzung anderer Verkehrsmittel als Alternative zum Auto fördern und erleichtern. Mit Hilfe der transnationalen Kooperation entwickelt TARGET 2 Strategien zur Förderung effizienter und

nachhaltiger Verkehrssysteme in städtischen und ländlichen Gebieten. Das Projekt wendet sich jeweils mit den am besten geeigneten Maßnahmen an bestimmte Zielgruppen in der Bevölkerung. Alle Partner tragen zu Themen wie Arbeitsstätten, Mobilitätserziehung, Verkehr und Freizeit, Stadtleben und Werbemaßnahmen bei. Angestrebt wird eine Veränderung der Einstellungen und Gewohnheiten der Bürger in Bezug auf den Verkehr.



## Aktivitäten und gegenwärtiger Stand

Gegenwärtig laufen insgesamt 26 Demonstrationsmaßnahmen, die bis zum Jahr 2005 abgeschlossen sein werden. Dazu gehören u.a.:

- Der Leeds City Car Club, der zur einer Verringerung des Autobesitzes sowie der Park-, Stau- und Umweltverschmutzungsprobleme beiträgt, indem er einen Fahrzeugpark zur Verfügung stellt, den die Mitglieder bei Bedarf nutzen können (Stadt-Auto, Car-sharing). Bei diesem Projekt ist TARGET einer der Träger.
- Das neue Botanika Centre, ein im Jahr 2003 eröffneter Botanischer Garten und Schulungszentrum in Bremen, das von TARGET 2 entwickelte Techniken des Mobilitätsmanagements übernommen hat. Dazu gehören Informationsmaßnahmen, ein Kombiticket für die Fahrt zur Botanika mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie bewusstseinsfördernde Aktivitäten.
- Die EntdeckerCard in Bremen, die die unbegrenzte Nutzung einer großen Reihe öffentlicher Verkehrsmittel in ganz Nordwestdeutschland anbietet, zusammen mit dem Eintritt zu über einhundert Sehenswürdigkeiten, Museen, Erholungsparks, Bootsfahrten und Stadtrundfahrten. Gegenwärtig wird daran gearbeitet, die EntdeckerCard an ein ähnliches Konzept in Westflandern, Belgien, zu knüpfen und so eine transnationale Touristenkarte zu schaffen.



- Der SAFEmark Awards, ein Konzept für Sekundarschulen, das sich für die Weiterverbreitung bewährter Praktiken bei der Schülerbeförderung engagiert, indem es die Qualität und Sicherheit der Fahrten von und zur Schule mit öffentlichen Verkehrsmitteln erhöht. So soll die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel anstelle des Privatautos gefördert und eine neue Generation von Nutzern des ÖPNV gewonnen werden. Gegenwärtig sind 64 000 Schüler aus 60 verschiedenen Schulen in dieses Projekt einbezogen.

## Geplante Aktivitäten

Bis Ende 2004 wird TARGET alle geplanten Aktivitäten vollständig umgesetzt haben. Dabei werden intensive Werbekampagnen durchgeführt, die über die Bewusstseinsförderung hinaus gehen und das Engagement für die zunehmende Nutzung nachhaltiger Verkehrsdienstleistungen sichern sollen. Das Projekt TARGET 2 verfügt über gute Verbindungen zu politischen Entscheidungsprozessen in den Partnerländern. So sind in Großbritannien beispielsweise Vertreter regionaler und lokaler Gebietskörperschaften Mitglieder der TARGET 2-Beratergruppe. Begonnen wurde außerdem damit, auf die Weiterentwicklung regionaler und nationaler Raumplanungskonzepte hinzuwirken und an der Erarbeitung der regionalen Raumplanungsstrategie 2004 teilzunehmen.

## Beteiligte Partner

Die Partner von TARGET 2 vertreten zahlreiche Verwaltungs- und Interessenebenen. Zu den beteiligten Organisationen gehören u.a. kommunale Behörden, Nationalparkverwaltungen, regionale Entwicklungsagenturen und -verbände, Freiwilligenverbände, öffentliche Verkehrsträger, Straßenbauverwaltungen, Bildungseinrichtungen, Krankenhäuser, Grundeigentümer und Bauträger.



|                      |   |
|----------------------|---|
| <b>Website:</b>      | <a href="http://www.eu-target.net">www.eu-target.net</a>  |
| <b>Hauptpartner:</b> | West Yorkshire Passenger Transport Executive (METRO), GB  |
| <b>Kontakt:</b>      | Alison Pilling, <a href="mailto:alison.pilling@wypte.gov.uk">alison.pilling@wypte.gov.uk</a><br>Tel: +44 113 2517 367   |
| <b>Partner:</b>      | B Provincie West-Vlaanderen, Stad Brugge<br>DK Stadt Odense,<br>D Freie Hansestadt Bremen,<br>NL Gemeente Schouwen-Duiveland,<br>Municipality of Sluis,<br>S Stadt Göteborg |
| <b>Mittel:</b>       | EFRE-Mittel: €3,9 Mio.<br>Gesamtmittel: €7,8 Mio.   |



Car-sharing in Leeds





©Audiovisual Library European Commission

## Northern Maritime Corridor - North Sea Region (NMC)

*Viele Industriezweige in Nordeuropa basieren auf der Gewinnung von Rohstoffen, die dann im übrigen Europa verbraucht werden. Neueste Trends beim Transport dieser Rohstoffe zeigen eine Verlagerung vom Seeweg auf die Straße. Da der Transport über See aber eine nachhaltigere Form des Transports darstellt, besteht die große Aufgabe darin, sie attraktiv zu machen und die mit einem zunehmenden Schiffsverkehr verbundenen potentiellen Risiken effizient zu bewältigen. Northern Maritime Corridor ist ein gemeinsames Projekt der Programme Interreg-IIIB-Nordseeraum und Interreg-IIIB-Nördliche-Peripherie. Das Projekt nutzt die vorhandenen Fachkenntnisse, Netzwerke und Kommunikationsmittel zur Entwicklung neuer und nachhaltiger Transportsysteme für den Nordseeraum, die Barentssee und den übrigen europäischen Kontinent. Ein Erfolg auf diesem Gebiet kann nur durch die Einbindung aller maßgeblichen Entscheidungsträger der Region erzielt werden, um den Warentransport zwischen Erzeugern und Verbrauchern geschlossener und zusammenhängender organisieren zu können.*

### Ziele

Ziel von Northern Maritime Corridor-North Sea Region ist die Entwicklung sicherer, effizienter und nachhaltiger maritimer Transportlösungen, die Förderung der Verlagerung des Gütertransports vom LKW auf das Schiff und die Verringerung von Emissionen und der Überlastung der westeuropäischen Straßensysteme. Das Projekt hat die Bereiche mit dem höchsten Potential identifiziert und konzentriert sich auf fünf Themen: regionale maritime Cluster, Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und Entwicklung neuer Dienstleistungen, Transport und

Logistik für Fisch und Meeresfrüchte, Seetransport im Erdölsektor und Entwicklung eines nachhaltigen nördlichen Seekorridors. Schwerpunkte der Arbeit sind u.a. die Entwicklung regionaler Strategien und Aktionspläne, die Schaffung flexibler maßgeschneiderter Dienste zur Verstärkung des Kurzstreckenseeverkehrs, die Analyse der gegenwärtigen regionalen Logistik für Fisch und Meeresfrüchte mit dem Ziel der Entwicklung von dem Bedarf der Industrie entsprechenden maritimen Dienstleistungen, die Analyse gegenwärtiger und zukünftiger Ausrüstungs- und Versorgungsströme sowie eine Risikobewertung und Analyse der Entwicklung des nördlichen Seekorridors.

## Aktivitäten und gegenwärtiger Stand

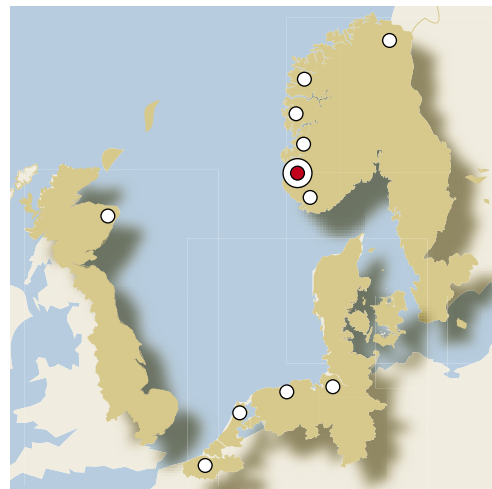
Ein bereits erreichtes Ergebnis von Northern Maritime Corridor-North Sea Region ist die Entwicklung einer neuen Frachtlinie in Zusammenarbeit mit einem anderen Projekt, Future Logistic Solutions for the Mid-Nordic Region, und dem norwegischen Papierhersteller Norske Skog. Dazu wurde ein Vertrag über eine neue Fährverbindung zwischen Norwegen und Großbritannien sowie dem europäischen Festland unterzeichnet, auf der ab dem 1. Januar 2004 wöchentlich zwei Schiffe verkehren werden.

Regionale maritime Cluster wurden zur Umsetzung und Verbreitung von Ergebnissen ebenfalls aktiviert. Sie sind

Diese Gruppe besitzt wesentliche Einflussmöglichkeiten auf die nationale Politik. Das Projekt hat darüber hinaus auch in einem Weißbuch der Regierung zum Neuen Nationalen Verkehrsplan Norwegens Erwähnung gefunden.

## Geplante Aktivitäten

In Kürze beginnen Verhandlungen zur Schaffung einer weiteren neuen Frachtverbindung und die vorhandenen Verbindungen und Frachtströme werden genau untersucht, um ihre weiteren Möglichkeiten zu prüfen. Ferner wird die Arbeit an allen anderen Projektaktivitäten fortgesetzt, wobei die angewendeten Strategien zum Risikomanagement zu vorläufigen Empfehlungen für die Entwicklung und



|                      |   |
|----------------------|---|
| <b>Website:</b>      | <a href="http://www.northern.maritime.corridor.no">www.northern.maritime.corridor.no</a>  |
| <b>Hauptpartner:</b> | Kreisverwaltung Rogaland, N   |
| <b>Kontakt:</b>      | Anne Solheim,<br>ans@rfk.rogaland-f.kommune.no<br>Tel: +47 51 51 69 21  |
| <b>Partner:</b>      | B Provincie West-Vlaanderen<br>D Stadt Cuxhaven<br>N Kreisverwaltungen Hordaland, Møre und Romsdal, Stadtverwaltungen Sogn und Fjordane, Kreisverwaltungen Sør-Trøndelag, Vest-Agder<br>NL Hafenerwaltung Amsterdam, Groningen Seaports, GB Aberdeenshire Council |
| <b>Mittel:</b>       | EFRE-Mittel: €1,6 Mio.<br>Gesamtmittel: €3,2 Mio.   |



See-Autobahnen

in jeder Region wirksam und beziehen Schlüsselakteure in der jeweiligen Region ein. Diesen wurde die Verantwortung für die Durchführung regionaler Aufgaben für das Projekt und die Übernahme der Ergebnisse der Aktivitäten im Rahmen von Northern Maritime Corridor übertragen. Ferner fanden vier Seminare und zwei internationale Konferenzen zu Themen im Zusammenhang mit Northern Maritime Corridor statt. Diese Konferenzen spielten eine wesentliche Rolle bei der Herstellung von zwischenbetrieblichen Verbindungen mit zahlreichen teilnehmenden Vertretern des öffentlichen und privaten Sektors. Vertreten waren auf diesen Konferenzen ebenfalls der öffentliche und private Sektor Russlands, einschließlich des russischen Verkehrsministeriums, sowie das norwegische Fischereiministerium. In Norwegen haben die beteiligten Ministerien eine interministerielle Gruppe zur Unterstützung von Northern Maritime Corridor gebildet.

Umsetzung in der Zukunft geführt haben. Die Zusammenarbeit mit Russland war hier von entscheidender Bedeutung, da zukünftig mit einer erheblichen Zunahme der Öltransporte von der Barentssee aus durch die Region gerechnet wird. Aus diesem Grunde sucht der Northern Maritime Corridor nach Wegen, mit dem verstärkten Verkehr verbundene unannehmbare Risiken zu eliminieren.

## Beteiligte Partner

Wie bei allen Interreg IIIB-Projekten sind auch hier eine Reihe von öffentlichen Akteuren beteiligt, zu denen u.a. kommunale und regionale Gebietskörperschaften in Belgien, Deutschland, den Niederlanden, Norwegen und Großbritannien gehören. Darüber hinaus sind die Groningen Seaports (NL), ein halbstaatliches Unternehmen, und die im Besitz der Stadt Amsterdam befindliche Hafenerwaltung Amsterdam eingebunden.



©Audiovisual Library European Commission

[www.interregnorthsea.org](http://www.interregnorthsea.org)



## Informationen zum Interreg IIIB Nordseeprogramm

Interreg III ist eine Gemeinschaftsinitiative der Europäischen Union unter Federführung der Generaldirektion Regionalpolitik der Europäischen Kommission. Ziel dieses, vom Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) finanzierten Programms ist die Förderung der interregionalen Zusammenarbeit zwischen EU-Mitgliedstaaten. Interreg umfasst drei Ausrichtungen: A, B und C.

Interreg III B zielt auf die transnationale Zusammenarbeit in großen staatenübergreifenden Kooperationsräumen. Es existieren insgesamt 13 solcher Programmgebiete, die sich auf ganz Europa und angrenzende Regionen von Nordafrika bis nach Russland erstrecken. Der besondere Schwerpunkt liegt dabei auf praktischen Maßnahmen und konkreten Ergebnissen. Die Projekte und deren Teilnehmer lernen die Vorteile der Zusammenarbeit in einer transnationalen Umgebung kennen und schaffen konkreten Nutzen sowohl für die direkt Beteiligten als auch für eine breitere Öffentlichkeit.

Das Interreg-IIIB-Nordseeprogramm umfasst die Regionen rund um die Nordsee und kooperiert mit Partnern in Belgien, speziell in der Region Flandern, in den Niederlanden, in Deutschland, Dänemark, Schweden, Großbritannien sowie in Norwegen, das kein EU-Mitglied ist. Insgesamt stehen Mittel in Höhe von 132 Millionen Euro zur Verfügung. Die innerhalb des Programms durchgeführten Projekte erstrecken sich über eine breite Themenpalette, von städtischer Entwicklung, Tourismus und Verkehr bis hin zum integrierten Küstenzonenmanagement, Umweltschutz und Ressourcenmanagement. Die Projektpartner sind ebenso vielfältig wie die Projekte selbst und umfassen lokale, regionale und nationale Gebietskörperschaften, Nichtregierungsorganisationen, Bildungseinrichtungen sowie den privaten Sektor. Wenn Sie an weiteren Informationen oder einer Teilnahme am Interreg-IIIB-Nordseeprogramm interessiert sind, wenden Sie sich bitte an das zuständige Ministerium in Ihrem Heimatland oder an das Sekretariat des Programms.

Interreg III A beinhaltet die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in Grenzregionen innerhalb der Union. Interreg III C zielt mit einer interregionalen Zusammenarbeit darauf ab, die Politiken und Instrumente für Regionalentwicklung durch einen Informations- und Erfahrungsaustausch effizienter zu gestalten. Diese Vernetzung erfolgt in vier Zonen in der gesamten erweiterten Union - Norden, Osten, Süden und Westen.

### Zuständige Ministerien für das Interreg-IIIB-Nordseeprogramm in den Mitgliedstaaten:

|                 |  |
|-----------------|--|
| Dänemark:       | Økonomi- og Erhvervsministeriets   |
| Flandern:       | Ministerie van de Vlaamse<br>Gemeenschap Administratie Economie  |
| Deutschland:    | Bundesministerium für Verkehr,<br>Bau- und Wohnungswesen<br><br>Bundesministerium für Wirtschaft<br>und Arbeit |
| Niederlande:    | Ministerie van Volkshuisvesting,<br>Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer                                       |
| Norwegen:       | Kommunal- og Regionaldepartementet   |
| Schweden:       | Näringsdepartementet   |
| Großbritannien: | Office of the Deputy Prime Minister  |

### Interreg IIIB North Sea

Jernbanegade 22 DK-8800 Viborg, Dänemark  
Tel: +45 87 27 19 99  
Fax: +45 86 60 16 80  
e-mail: [info@interregnorthsea.org](mailto:info@interregnorthsea.org)  
[www.interregnorthsea.org](http://www.interregnorthsea.org)

Europäische Union  
Europäischer  
Fonds für regionale  
Entwicklung

