

CEuS Working Paper No. 2009/3

Europäisierung der regionalen Verkehrsplanung: Eine Fallstudie zur deutsch-dänischen Grenzregion

(Distinguished IES BA Theses)

Silke Mollenhauer

Jean Monnet Centre for European Studies (CEuS)
University of Bremen
SFG, Enrique-Schmidt-Straße 7
D - 28359 Bremen
Phone +49 - 421 - 218-67031
Fax +49 - 421 - 218-9143



CEuS Working Paper No. 2009/3

**Europäisierung der regionalen Verkehrsplanung:
Eine Fallstudie zur deutsch-dänischen Grenzregion**

(Distinguished IES BA Theses)

Silke Mollenhauer

Silke Mollenhauer ist Absolventin des BA im Studiengang „Integrierte Europastudien“ der Universität Bremen, Jahrgang 2009.

Abstract

Die Rolle von Regionen innerhalb der Europäischen Union wurde in den letzten eineinhalb Jahrzehnten verstärkt erforscht. Obwohl die Regionen in Europa sehr heterogen sind und ihre Bedeutung sowohl zwischen als auch innerhalb der Mitgliedsstaaten sehr stark variiert, wird allgemein davon ausgegangen, dass ihr Einfluss im Verlauf der Europäischen Integration zugenommen hat. Ein zentraler Stellenwert kommt dabei der grenzüberschreitenden interregionalen Zusammenarbeit zu. Dennoch finden sich bisher nur wenige Studien, die sich intensiv mit dem Einfluss der Europäischen Union auf die Politik und Verwaltung von Grenzregionen befassen. Anhand des theoretischen Ansatzes der horizontalen und vertikalen Europäisierungsanalyse wird in diesem Paper die Koordination im Bereich der Verkehrsplanung in der deutsch-dänischen Grenzregion untersucht. Dazu werden die Entwicklung der interregionalen Kooperation in der Verkehrsplanung und die aktuelle Zusammenarbeit analysiert. Ausgehend von Dokumentenanalysen und Interviews mit Akteuren beider Länder wird gezeigt, dass die Zusammenarbeit innerhalb der Grenzregion zum einen direkt und indirekt durch die EU („vertikale Europäisierung“) und zum anderen durch den Austausch mit anderen Grenzregionen („horizontale Europäisierung“) befördert wurde. Anhand der deutsch-dänischen Fallstudie wird gezeigt, auf welche Mechanismen die vertikale sowie horizontale Europäisierung von Grenzregionen im Einzelnen zurückgeführt werden kann.

Europäisierung der regionalen Verkehrsplanung: Eine Fallstudie zur deutsch-dänischen Grenzregion¹ (Distinguished IES BA Theses)

Silke Mollenbauer

1. Einleitung

Der freie Verkehr von Waren, Personen und Dienstleistungen ist essentieller Bestandteil des Binnenmarktes der Europäischen Union. In einem Europa, in dem die nationalstaatlichen Grenzen zunehmend an Bedeutung verlieren, sollte grenzüberschreitende Mobilität daher kein Problem darstellen. Gerade in Grenzregionen müssen also gut ausgebaute Verkehrswege vorhanden sein, um über die Landesgrenzen hinweg Waren und Personen befördern zu können. Eine koordinierte Verkehrsplanung von Nachbarländern erscheint somit unerlässlich.

Dies trifft auch auf die Grenze zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark zu, als eine der Binnengrenzen innerhalb der Europäischen Union. Im Dezember 2008 wurde in Dänemark ein neuer Verkehrsplan veröffentlicht, der die zukünftigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur Dänemarks festlegt. Kurz nach der Veröffentlichung kam es auf beiden Seiten der deutsch-dänischen Grenze zu kritischen Leserbriefen und anderen Arten von Protest gegen diesen Plan. Es hieß, dass die Grenzregion nicht ausreichend im Verkehrsplan berücksichtigt werde. Durch Gespräche zwischen Vertretern beider Länder kam es in der Tat zu Änderungen des Verkehrsplanes. Es scheint, als hätten auch deutsche Akteure auf die dänische Verkehrsplanung Einfluss nehmen können. Dies ist eine Folge der grenzüberschreitenden regionalen Kooperation im Bereich der Verkehrsplanung Deutschlands und Dänemarks.

¹ Die Autorin dankt den Gutachtern ihrer BA-Arbeit sowie zwei anonymen Referenten des CEuS für die kritische Lektüre und Kommentare des diesem Working-Paper zugrunde liegenden Manuskripts.

Eine in diesem Zusammenhang interessante Frage ist, ob und wie die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Bereich der Verkehrsplanung durch die Europäische Union (EU) beeinflusst wird. Wie wird in Grenzregionen im allgemeinen und in der deutsch-dänischen Grenzregion im Besonderen auf diesem Gebiet zusammengearbeitet? Gibt es einen interregionalen Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Grenzregionen innerhalb der EU? Für die Analyse dieser Fragen eignet sich der analytische Rahmen der Europäisierungsforschung. Der seit Mitte der 1990er Jahre in den Europawissenschaften verwendete Begriff der Europäisierung beschreibt Veränderungen, die durch die Europäische Integration ausgelöst werden. Um welche Veränderungen es sich dabei genau handelt und wie diese zu erklären sind, ist jedoch nach wie vor wissenschaftlich kontrovers (vgl. Liebert 2002; Knodt 2002; Olsen 2002; Radaelli; Börzel/Risse 2007; Olsen 2002).

Indem ich zwischen vertikalen, der Einfluss der EU auf die Mitgliedsstaaten erfassenden, und horizontalen, den Austausch der Staaten und Regionen untereinander bezeichnenden Dimensionen der Europäisierung unterscheidet, werde ich im Folgenden anhand einer Fallstudie der deutsch-dänischen Grenzregion folgende Fragen untersuchen:

1. Haben sich die Vorgaben und Politiken der EU auf die Kooperation in der deutsch-dänischen Grenzregion ausgewirkt, gibt es also eine vertikale Europäisierung?
2. Wurden bei dem Aufbau der Kooperation im Bereich der Verkehrsplanung gute Erfahrungen aus anderen Grenzregionen berücksichtigt und als Vorbild verwendet? Werden auch weiterhin zwischen den Grenzregionen Erfahrungen ausgetauscht, um die Kooperationsformen zu verbessern, so dass es zu einer horizontalen Europäisierung kommt?

Im Allgemeinen bezeichnet der Begriff 'Region' einen homogenen Raum, dessen Homogenität subjektiv auf Basis unterschiedlicher Kriterien behauptet wird

(Hrbeck u. Weyand 1994:15). Im Kontext der EU wird der Begriff Region jedoch oft auch für die politische Ebene verwendet, die unmittelbar unter dem Nationalstaat angesiedelt ist (Hrbeck u. Weyand 1994:18). Dies wäre in diesem Fall das Land Schleswig-Holstein und die Dänische Verwaltungsregion Syddanmark (Süddänemark). Auch diese sind an der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit beteiligt. Die Zusammenarbeit von Staaten ist traditionell Aufgabe der Regierungsebene. Hinzu kommt, dass insbesondere die Verkehrspolitik ein Bereich ist, der in Deutschland auf mehreren Ebenen angesiedelt ist. Es wird im Rahmen dieser Arbeit nicht möglich sein, auf alle Ebenen detailliert einzugehen. Die Fallstudie konzentriert sich daher auf die Grenzregion Sønderjylland-Schleswig. Sie ist aus den Kommunen um die Landgrenze zwischen Deutschland und Dänemark zusammengesetzt (s. Karte im Anhang). Diese Region ist zum einen eine geographische Region aber auch seit 1997 eine institutionalisierte Kooperation, die auf einer Kooperationsvereinbarung zwischen Politikern beider Grenzseiten aufbaut. Geographisch entspricht sie in etwa dem ehemaligen Herzogtum Schleswig, das durch eine Volksabstimmung im Jahr 1920 zwischen Deutschland und Dänemark geteilt wurde. Es sind also gemeinsame historische, kulturelle und auch ethnische Wurzeln in der Grenzregion vorhanden.

Die Verkehrsplanung ist ein weites Feld. Will man Infrastrukturnetze leistungsfähig miteinander verknüpfen, so ist nicht nur der Ausbau derselbigen erforderlich. Es müssen auch andere Faktoren berücksichtigt werden, wie z.B. rechtliche Regelungen (Zulassungsbedingungen) und technische Normen (Stromsysteme, Signale, Sicherheitssysteme) (Beckmann 2006:24). Um dieses Feld einzugrenzen, sind in dieser Arbeit mit dem Begriff Verkehrsplanung die politischen Planungsprozesse gemeint, die zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur führen. Hier wird sich auf den Landverkehr beschränkt, also Eisenbahn- und Straßenverkehr².

² Es ist im Rahmen dieser Arbeit nicht vorgesehen zu beurteilen, ob eine stärkere Infrastruktur einer Region nützt oder nicht. So kann sich zwar die Anbindungsqualität einer Grenzregion stark verbessern, es ist aber auch möglich, dass sie keine Vorteile davon hat, sondern zu einer Transitregion wird und nur die Nachteile (wie z.B. Lärm und Umweltverschmutzung) trägt (Bode u.a. 1991:42). Das sollte an anderer Stelle in Bezug auf diese Region untersucht werden.

Grenzen und Grenzgebiete sind klassische Forschungsgebiete verschiedener wissenschaftlicher Disziplinen. Nicht nur in der Politikwissenschaft und Staatenkunde spielen Grenzen eine entscheidende Rolle, auch für Geschichtswissenschaftler, Soziologen und Geographen gehören Grenzen zu einem wichtigen Bestandteil der Forschung. Während in früheren Arbeiten Grenzen oft als Barrieren und Grenzregionen als Randgebiete betrachtet wurden, wird heute zunehmend ein Potenzial in diesen Regionen gesehen. Insbesondere innerhalb Europas sind Grenzen zunehmend zu Orten der Zusammenarbeit geworden. Viele Regionen sehen eine Chance in der grenzüberschreitenden Kooperation, um aus einer peripheren Lage innerhalb eines Staates einen Vorteil zu machen (Scherkag 2008). Nicht nur die Grenzregionen, sondern auch andere Regionen europäischer Staaten, sind in den letzten 15 bis 20 Jahren verstärkt im Bezug auf ihre Rolle innerhalb der Europäischen Union erforscht worden (Conzelmann u. Knodt 2002:6). Denn obwohl die Regionen in Europa sehr heterogen sind und ihre Bedeutung sowohl zwischen, als auch innerhalb der Mitgliedsstaaten sehr stark variiert (Börzel 2002:123), wird allgemein davon ausgegangen, dass sie ein wichtiger Indikator der Europäischen Integration sind und ihr Einfluss zugenommen hat (Knodt 2002). Umso interessanter ist es, die Kooperationen der Regionen untereinander zu erforschen. „Der grenzüberschreitenden und interregionalen bzw. transnationalen Zusammenarbeit kommt ein zentraler Stellenwert in der Analyse der europäischen Integration und der Veränderungen von Staatlichkeit zu.“ (Knodt 2002:28)

Dennoch finden sich bisher wenige Studien, die sich intensiv mit der Europäisierung von Politik und Verwaltung auf regionaler Ebene befassen (Engel 2002:54). Es finden sich bisher kaum Studien zur Europäisierung von Grenzregionen. Auch im Grenzgebiet, das in dieser Arbeit analysiert werden soll, wurden bereits Forschungen durchgeführt und veröffentlicht, jedoch meist ohne dabei gezielt auf die Europäisierung Bezug zu nehmen. Hierbei sind insbesondere das Institut für Regionalforschung der Universität Kiel sowie das Institut für Grenzforschung der dänischen Universität Sønderborg von Bedeutung. Hauptthemen der Forschung sind die wirtschaftlichen Faktoren wie z.B. die Arbeitsmarktsituation, Pendlerbewegungen und Entwicklungsmöglichkeiten der Region (Scherhag 2008).

Nur wenige Publikationen befassen sich allerdings ausschließlich mit der Koordination der Verkehrsplanung.

Dieses Working Paper ist wie folgt aufgebaut. Im nächsten Abschnitt wird der theoretische Rahmen zur Bearbeitung der oben genannten Fragen entwickelt und das Konzept der Europäisierung vorgestellt. Danach werde ich den Unterschied zwischen vertikaler und horizontaler Europäisierung klären und die möglichen Mechanismen der Europäisierung darstellen. Im dritten Abschnitt werden erstens die Vorgaben der EU es zur Verkehrsplanung und zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit analysiert, zweitens die Kooperation der Grenzregionen untereinander dargestellt und drittens die Arbeitsgemeinschaft Europäischer Grenzregionen (AGEG), sowie in deren Rahmen zwei Beispielregionen untersucht³. Der vierte Abschnitt enthält die Fallstudie zur deutsch-dänischen Grenzregion. Um Antworten auf die oben gestellten Fragen zu erarbeiten, wurden nicht nur eine Literaturrecherche und -analyse, sondern auch Experteninterviews mit Akteuren und Experten aus der Region durchgeführt, die sich mit der deutsch-dänischen Zusammenarbeit beschäftigen. Um möglichst viele Positionen und Perspektiven zu erfassen, wurden Interviews per E-Mail mit standardisierten Fragen getätigt. Außerdem wurden zwei leitfadengestützte Interviews in einem persönlichen Gespräch geführt. Dazu wurden Personen aus der Wissenschaft, der Wirtschaft und der Politik und zusätzlich der Leiter des Sekretariats der Grenzregion befragt, um auch die offizielle Position der Region selbst zu erfassen. Einige der angesprochenen Personen stellten eigene Dokumente zur Verfügung. Zudem wurden offizielle Dokumente der Europäischen Union ausgewertet, um die Vorgaben der EU in Bezug auf Verkehrspolitik und grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu erfassen. Somit wurden mehrere Methoden der empirischen Sozialforschung kombiniert, wodurch eine möglichst hohe Aussagekraft und Gültigkeit erreicht werden soll (Schnell, Hill u. Esser 2005). Die Ergebnisse der Fallstudie werden im fünften Abschnitt zusammengefasst, und es wird ein abschließender Ausblick gegeben.

³ Diese zwei Regionen wurden ausgewählt, da sie der hier betrachteten Region als Vorbilder dienen.

2. Theoretischer Rahmen und Mechanismen der Europäisierung

2.1 Das Konzept der Europäisierung

„[...]Europeanization'; that is, what is changing.“(Olsen 2002:922) Wie dieses Zitat von Olsen nahe legt, zielt das Konzept der Europäisierung auf die Erfassung von Prozessen des Wandels. Dieser aber wird von verschiedenen Autoren unterschiedlich begriffen. Olsen unterscheidet fünf Begriffe der Europäisierung, welche miteinander verknüpfte Phänomene beschreiben sollen (Olsen 2002). Dennoch hat der Begriff der Europäisierung seit Mitte der 1990er Jahre in der sozialwissenschaftlichen EU-Forschung zunehmende Relevanz erlangt: „Trotz aller Unklarheit darüber, was Europäisierung ist, scheint ihre Relevanz als eine der zentralen Determinanten für die weitere Verwaltungsentwicklung unumstritten.“ (Felder 2007: 1). Das Problem, dass Europäisierung nicht einheitlich definiert ist, war Anlass für den Versuch des italienischen Europaforschers Claudio M. Radaelli, die in der Europäisierungsdebatte entwickelten unterschiedlichen Ansätze zu einem schlüssigen Gesamtkonzept zusammenzufassen (Radaelli 2003; Auel 2005). Radaellis Definition lautet wie folgt:

„I would argue that the concept of Europeanization refers to: Processes of (a) construction, (b) diffusion, and (c) institutionalization of formal and informal rule, procedures, policy paradigms, styles, 'ways of doing things', and shared beliefs and norms which are first defined and consolidated in the making of EU public policy and politics and then incorporated in the logic of domestic discourse, identities, political structures, and public policies“ (Radaelli 2003: 30).

Radaelli sieht in der Europäisierung also einen mehrdimensionalen Prozess der Veränderung nationalstaatlicher Politikstile und sektoraler Politiken. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die Politiken der EU nicht zwangsläufig kohärent sein müssen (Auel 2005: 298). Zudem können Europäisierungsprozesse direkt von der Europäischen Ebene ausgehen oder aber grenzüberschreitend durch die Mitgliedschaft in der EU ausgelöst werden (Featherstone u. Radaelli 2003).

Darüber hinaus kritisieren Tanja A. Börzel und andere Radaellis Definitionsvorschlag, da dieser die Mitgliedsstaaten als zu passiv darstellen würde. Die

Mitgliedsstaaten seien durchaus in der Lage, den potentiellen „misfit“ zwischen EU-Vorgaben und ihrer eigenen rechtlichen und institutionellen Situation im Vorfeld über die Verhandlungen auf der EU-Ebene zu reduzieren. Im Hinblick darauf schlägt Börzel vor, den Ansatz Radaellis zu erweitern und die Mitgliedsstaaten sowohl als Empfänger als auch Gestalter der europäischen Politik zu konzipieren (Börzel/Risse 2007: 485; Auel 2005). Dabei sei nicht von Bedeutung, ob es sich um Mitgliedsstaaten der EU handelt oder nicht; Nicht-Mitgliedstaaten seien lediglich weniger in der Lage, auf die Politik der europäischen Ebene im Vorfeld Einfluss zu nehmen (Börzel/Risse 2007).

Europäisierung führte (bislang) nicht zu einer Vereinheitlichung von nationalen Politiken oder administrativen Strukturen in den verschiedenen Mitgliedsstaaten sondern vorrangig zu unterschiedlichen Formen der Anpassung mitgliedstaatlicher Institutionen, die in den Prozess der Vorbereitung, Umsetzung und Kontrolle europäischer Vorhaben involviert sind (Jachtenfuchs u. Kohler-Koch 2003). Allerdings sind solche Vorhaben auf der europäischen Ebene nur ein Grund neben vielen anderen für die Reformen nationaler Staaten. In der Praxis ist es äußerst schwierig, europäische Effekte gegenüber externen Auslösern zu isolieren (Olsen 2002). Gerade bei der horizontalen Europäisierung, also dem Austausch und der Kooperation der Mitgliedsstaaten untereinander, ist nur schwer feststellbar, ob diese aufgrund der Mitgliedschaft in der EU erfolgen, oder ob es auch ohne EU dazu gekommen wäre. Auch unabhängig von der EU kann es zur Übernahme von Praktiken kommen, die sich in einem anderen Staat bewährt haben. Dennoch wird in dieser Untersuchung davon ausgegangen, dass die Europäische Integration solche Diffusionsprozesse befördert und dass diesen Prozessen bestimmte Mechanismen zugrunde liegen. „The issue is no longer whether Europe matters but how it matters, to what degree, in what direction, at what pace, and at what point of time“ (Börzel u. Risse 2007: 60).

Einen weiteren Aspekt gilt es bei der Definition des Europäisierungskonzeptes zu bedenken: Die Europäische Integration geht nicht nur von der EU aus. Auch anderen europäischen Organisationen wie dem Europarat oder der Organi-

sation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (OSCE) kommt eine wichtige Rolle bei der Beförderung der Zusammenarbeit der Staaten Europas zu. Da die Europäische Union zweifellos die die Nationalstaaten am stärksten beeinflussende supranationale Institution (Olsen 2002) verkörpert, soll sie in dieser Arbeit im Zentrum stehen.

Der Ansatz der Europäisierungsanalyse bietet zwar keine neue umfassende Integrationstheorie, jedoch eine neue Sichtweise auf traditionelle Integrationstheorien (Jachtenfuchs u. Kohler-Koch 2003). Auch Johan Olsen vertritt die Ansicht, dass es nicht eine große Theorie der Europäisierung gibt, die sämtliche Prozesse erklären kann. Wohl aber bietet dieser Ansatz ein begrenztes Repertoire an Modellen institutionellen Wandels, die dabei helfen können, die Veränderungen in Europa greifbar und verständlich zu machen (Olsen 2002). Der hier zugrunde gelegte Europäisierungsbegriff entspricht dem dritten der von Olsen unterschiedenen Konzepte der Europäisierung, welches als „central penetration of national systems of governance“ im Rahmen eines Mehrebenensystems definiert ist:

“Europeanization here involves the division of responsibilities and powers between different levels of governance. All multilevel systems of governance need to work out a balance between unity and diversity, central co-ordination and local autonomy. Europeanization, then, implies adapting national and sub-national systems of governance to a European political centre and European-wide norms“ (Olsen 2002:924).

Im Rahmen dieses Konzeptes soll des Weiteren zwischen den Dimensionen der „vertikalen Europäisierung“ und der „horizontalen Europäisierung“ unterschieden und der Begriff des „Mechanismus“ geklärt werden.

2.2 Vertikale und horizontale Europäisierung

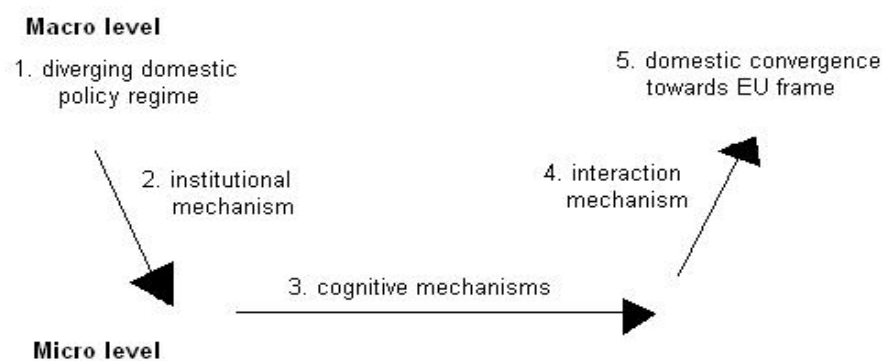
Wie bereits im vorherigen Abschnitt angesprochen, umfassen Europäisierungsprozesse eine vertikale und eine horizontale Dimension. Anknüpfend an Olsen verstehe ich unter vertikaler Europäisierung die Anpassung nationaler Strukturen an das europäische politische Zentrum, also an die EU – Normen. Dagegen

verstehe ich unter horizontaler Europäisierung den Austausch zwischen den Mitgliedsstaaten (Olsen 2002). Börzel und Risse definieren vertikale Europäisierung als „domestic impact of European policies“ (Börzel/Risse 2007: 497) und horizontale Europäisierung als einen Lernprozess der Mitgliedsstaaten, die miteinander Erfahrungen darüber austauschen, welche Vorgehensweisen sich als erfolgreich erwiesen haben (Börzel/Risse 2007: 497). Letztere ist also weniger hierarchisch und von außen vorgegeben als erstere, da der horizontale Austausch als eine Art freiwillige Anpassung erfolgt, bei welcher die EU lediglich einen Rahmen bietet und nicht unbedingt einen Zwang zur Anpassung vorgibt (Major 2005: 181). Gerade im Bereich der horizontalen Europäisierung besteht weiterhin der größte Forschungsbedarf (Börzel/Risse 2007).

2.3 Mechanismen der Europäisierung

Die Zurückführung von Effekten der Europäisierung auf zugrunde liegende Mechanismen soll helfen, den komplexen Prozess der Europäisierung zu erklären. Dazu wird der Europäisierungsprozess in elementare, miteinander verkettete Vorgänge zerlegen, und diese gezielter im Hinblick auf die Operation von Mechanismen analysiert. Am anschaulichsten ist dieses Analyseverfahren im Hinblick auf rechtliche Veränderungen auf nationaler Ebene, welche auf das Verfahren der obligatorischen Umsetzung von EU Rechtsakten in nationales Recht zurückgeführt werden können. Verschiedene Arten von Steuerung durch die EU gründen sich auf unterschiedliche Mechanismen und deren Operation in den unterschiedlichen Politikfeldern (Major 2005: 180). Eine Klassifikation von Mechanismen der Europäisierung wurde von Ulrike Liebert vorgeschlagen (2002). Dieses Modell stellt eine Erweiterung der Akteurstheorie von James Coleman dar. Coleman entwickelte ein Schema, das zwischen Makroebene (Gesellschaft) und Mikroebene (individueller oder kollektiver Akteur) unterscheidet. Ein gesellschaftliches Phänomen oder eine Situation wirken sich auf den Akteur aus, indem sie Rahmenbedingungen für jenen setzen. Der Akteur nimmt diese wahr und handelt im Rahmen dieser Bedingungen. Die aus den Interaktionen individueller und kollektiver Akteure entstehenden Handlungen wirken sich dann wiederum auf der gesellschaftlichen

Makroebene aus und schaffen ein neues Phänomen bzw. neue gesellschaftliche Rahmenbedingungen (Liebert 2002). Im Fall der Europäisierung ist die gesellschaftliche Ausgangssituation (1.) das Vorhandensein einer Divergenz zwischen nationaler Politik und europäischen Vorgaben („misfit“). Des Weiteren (2) geben die vorhandenen institutionellen Mechanismen⁴ den Akteuren auf der Mikro-Ebene bestimmte Vorgehensweisen vor. Diese können bspw. rechtlicher Natur sein wie Gesetze oder Sanktionen, sie können aber auch moralisch begründet sein wie Normen und soziale Verpflichtungen und Erwartungen oder aber auf kognitiver Ebene eine bestimmte Denkweise vorgeben. In der Europäischen Politik finden sich alle drei Formen institutioneller Mechanismen, welche die Interessen und Identitäten der Akteure bestimmen.



Grafik 1 Darstellung Liebert 2002:22

Darüber hinaus werden (3.) kognitive Mechanismen eingeführt, um die Art und Weise zu erklären, wie die Akteure im Rahmen der institutionellen Rahmenbedingungen ihre Handlungsmöglichkeiten wahrnehmen und bewerten und warum sie sich für eine spezifische Alternative entscheiden. Schließlich wird durch (4) den Mechanismus der Interaktion erklärt, inwieweit die Einzel- und Kollektiv-Entscheidungen zu bestimmten innenpolitischen Reformen, und ob diese schlussendlich (5) zur Konvergenz der nationalen Politik mit den Europäischen Vorgaben führen, d.h. ob sie das „misfit“ mehr oder weniger reduzieren (Liebert 2002). Anhand diese drei analytisch unterschiedenen Typen von Mechanismen – institutio-

⁴ Institutionen werden hier im soziologischen Sinne als Repräsentanten und Symbole einer Ordnung verstanden, welche einen Rahmen vorgeben, wie diese Ordnung umgesetzt werden soll.

nellen, kognitiven, interaktiven – klassifiziert Liebert einige der empirischen Mechanismen, auf welchen das EU Mehrebenensystem gründen und welche Europäisierungsprozesse erklären können:

Mechanismus	Rational-Institutionalistisch	Sozial-Konstruktivistisch
Institutionell	- Rechtliche Vorgaben (Verordnung) - Institutionelles Monitoring - Normenverletzungsverfahren (EuGH)	- Rahmensetzung (Richtlinie, Programm) - Offene Methode der Koordination (benchmarking)
Kognitiv	- Rational Choice (interessensbasiert) - Spillover (funktionalistisch)	- Framing (identitätsbasiert) - Einfaches Lernen - komplexes Lernen
Interaktion	- Mehrheitsregel - Veto-Spieler	- Politische Diskurs-/Advokatenkoalitionen - Öffentliche Mobilisierung

Tabella 1: Liebert 2009; Übersetzung durch Autor

Verwendet man dieses Erklärungs-Schema für die hier vorliegende Fallstudie, so ist der kollektive Akteur⁵ die betrachtete Grenzregion. Institutionelle Mechanismen beziehen sich hauptsächlich auf Vorgaben der EU Regionalpolitik, aber auch des Europarates. Kognitive Mechanismen umfassen die Definitionen von Entscheidungspräferenzen seitens der individuellen und kollektiven Akteure innerhalb der Grenzregion: Diese können ihre Entscheidungspräferenzen rein interessensbasiert instrumentell-rational definieren; sie können sie funktionalproblemorientiert als Konsequenz aus früheren Weichenstellungen ableiten („spillover“) oder auch auf Lernprozesse zurückführen. Im Interaktionsprozess summieren sich dann die individuellen und kollektiven Handlungsstrategien innerhalb der Grenzregionen und die Koordination der Regionen untereinander und führen zu Prozessen des Wandels, welche im Ergebnis als „Europäisierung“ beschrieben werden können.

Dieses Analyse-Schema erlaubt es, im Folgenden empirisch zu analysieren, inwieweit sich die faktisch feststellbare Koordination innerhalb der dänischen

⁵ Die Grenzregion als Institution vereint die verschiedenen Interessen regionaler Akteure beider Länder. Daher halte ich es für sinnvoll sie nicht als individuellen sondern als kollektiven Akteur zu bezeichnen.

Grenzregion im Bereich der Verkehrspolitik auf Einflüsse der EU und/oder auf Auswirkungen der Zusammenarbeit der dänischen Grenzregion mit anderen Grenzregionen zurückführen lässt. Im folgenden Abschnitt werden zunächst die Vorgaben der EU zur Verkehrsplanung einerseits und die Koordination der Grenzregionen untereinander andererseits näher analysiert, um ein klares Bild der institutionellen Mechanismen zu gewinnen, von welchen angenommen werden kann, dass sie in der Europäisierung der dänischen Grenzregion eine Rolle spielen.

3. Vertikale Europäisierung durch Vorgaben der EU

3.1.1 Primär und Sekundärrecht der EU

Verkehrspolitik kann ganz allgemein definiert werden als „[...] die Gesamtheit staatlicher Maßnahmen durch die Politik zur Beeinflussung des Verkehrssystems“ (Walther 1996: 34). Mittlerweile ist die EU [...] sowohl für den grenzüberschreitenden als auch für den binnenländischen Verkehr in den EU-Mitgliedsstaaten der wichtigste Entscheidungsträger“ (Fichert u. Grandjot 2007: 145). Die Europäische Verkehrspolitik befasst sich mit dem internationalen und transnationalen Verkehr. Sie umfasst die Bereiche Eisenbahn-, Straßen-, Luft- und Schiffsverkehr. Im Folgenden werde ich mich auf die Bereiche Eisenbahn- und Straßenverkehr konzentrieren, da in der im Fallbeispiel betrachteten Region der Luft- und Schiffsverkehr eine eher untergeordnete Rolle spielen.

Bereits 1958 in den Römischen Verträgen wurde eine gemeinsame Politik auf dem Gebiet des Verkehrs vereinbart. An Bedeutung gewann diese jedoch erst Mitte der 1980er Jahre im Zuge des Binnenmarktes. Mit dem ersten Weißbuch über 'Die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik' von 1992 begann die Liberalisierung des Marktes in fast allen Verkehrssektoren (Middendorf 2006). 2001 veröffentlichte die EU-Kommission das aktuelle Weißbuch mit dem Titel 'Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010 – Weichenstellungen für die Zukunft'. Hauptthemen sind der Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern, Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr, außergemeinschaftliche Verkehrsbeziehungen sowie

die Überarbeitung der Leitlinien für die gemeinsame Verkehrsinfrastrukturpolitik (Frerich u. Müller 2004)⁶.

Seit dem Vertrag von Maastricht 1993 wird im Bereich der Verkehrspolitik im Mitentscheidungsverfahren entschieden (Middendorf 2006). Außerdem erhielt die EU konkurrierende Kompetenzen im Bereich der Verkehrspolitik. Seitdem darf sie in die Planung transeuropäischer Netze eingreifen, wenn strategische Grundsatzfragen wie bspw. die Sicherheit oder Umwelt eine wichtige Rolle spielen oder aber Probleme des Netzverbundes bzw. der Netzinteroperabilität auftreten. Die Entscheidung über den Zeitpunkt der Investition und der Realisierung der Infrastrukturvorhaben ist aber weiterhin Aufgabe der jeweiligen nationalen oder regionalen Behörde (Frerich u. Müller 2004: 513). Die Formulierungen des Vertrags von Maastricht auf diesem Gebiet wurden nahezu unverändert bis in den Europäischen Verfassungsvertrag beibehalten (Middendorf 2006).

Artikel 3(1) EGV⁷ nennt die „gemeinsame Politik auf dem Gebiet des Verkehrs“ als Teil der Tätigkeit der Gemeinschaft. Ausführlicher befassen sich die Artikel 70 bis 80 des EGV mit diesem Thema.

Die verwendeten Instrumente der europäischen Verkehrspolitik sind Richtlinien und Verordnungen, die Gewährleistung finanzieller Unterstützung, die Koordinierung der einzelstaatlichen Politiken und Maßnahmen, die Förderung von Forschung und technologischer Entwicklung sowie Verträge mit Drittstaaten (Middendorf 2006). Die meisten EU-Regulierungen im Verkehrssektor befassen sich mit dem freien Wettbewerb. Der Güterkraftverkehr ist seit dem 1. Juli 1998 vollständig liberalisiert. Gerade im Bereich des Schienenverkehrs besteht weiterhin Handlungsbedarf auf europäischer Ebene. So ist es ein Ziel der EU, die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn zu verbessern (Europäische Kommission 2004: 18). Gegenwärtig werden noch unterschiedliche Strom- und Zugsicherungssysteme so-

⁶ http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/l24007_de.htm. Zugriff am 27.4.2009

⁷ EGV = Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft

wie teilweise sogar verschiedene Spurbreiten verwendet, was die Position des Bahnverkehrs gerade gegenüber dem Straßenverkehr benachteiligt (Europäische Kommission 2004). Auch hier spricht die EU sich für die Liberalisierung aus, da sie sich davon eine stärkere Interoperabilität und bessere Wettbewerbschancen verspricht (Stamm 1999: 33). Im Januar 2002 und im März 2004 präsentierte die Kommission das II. und III. Eisenbahnpaket. Ziel dieser beiden Pakete waren vor allem die Marktöffnung im Schienenverkehrssektor und die Verdoppelung des Marktanteils des Schienenverkehrs (Middendorf 2006).

Im EU-Haushalt 2007-2013 sind 43% des Gesamten Budgets von 126,5 Mrd. Euro für 'Nachhaltiges Wachstum' vorgesehen. Dieses Geld soll in die Wettbewerbsfähigkeit investiert werden und außerdem den Zusammenhalt der Regionen stärken. Etwa neun Mrd. Euro davon werden bereitgestellt, um „in den europäischen Regionen Unternehmergeist und Innovation zu fördern und die Anbindung an Verkehrs- und Informationsnetze zu verbessern“ (Europäische Kommission 2006: 1), so dass insgesamt eine Mrd. Euro für Energie- und Verkehrsnetze eingeplant ist (Europäische Kommission 2006). Dieses Geld wird zum Beispiel über das Programm Marco-Polo vergeben. Es soll den wachsenden Güterverkehr von der Straße auf Eisenbahn, Binnen- bzw. Kurzstreckenseeschifffahrt verlagern (Middendorf 2006: 368). Zusammenfassend lässt sich für die Verkehrspolitik sagen, dass die Bedingungen des Marktzugangs und die staatliche Einflussnahme auf die Preisbildung mittlerweile auf europäischer Ebene reguliert werden. In allen anderen Bereichen haben die Mitgliedsstaaten jedoch noch Einflussmöglichkeiten (Jung 1999).

3.1.2 Transeuropäische Netze

Im Bezug auf die grenzüberschreitende Verkehrsinfrastruktur sind die Bemühungen der Gemeinschaft im Bezug auf den Auf- und Ausbau transeuropäischer Netze von besonderem Interesse. Die durch den Vertrag von Maastricht eingeführten Artikel 154 EGV bis 156 EGV befassen sich mit diesem Themenbereich. Die EU kann bei diesen Vorhaben von gemeinsamem Interesse die Verkehrspla-

nung beeinflussen (Vertrag von Nizza 2004). Ihr Ziel ist eine verbesserte Verbindung zwischen den nationalen Verkehrsnetzen (Stamm 1999:29). Im Vertrag ist dies nach Artikel 154 (2) EGV wie folgt formuliert:

„Die Tätigkeit der Gemeinschaft zielt im Rahmen eines Systems offener und wettbewerbsorientierter Märkte auf die Förderung des Verbunds und der Interoperabilität der einzelstaatlichen Netze sowie des Zugangs zu diesen Netzen ab. Sie trägt insbesondere der Notwendigkeit Rechnung, insulare, eingeschlossene und am Rand gelegene Gebiete mit den zentralen Gebieten der Gemeinschaft zu verbinden.“ (Vertrag von Nizza 2004).

Ähnlich wie bei der Gesetzgebung im Eisenbahn- und Güterverkehr liegt auch hier der Schwerpunkt auf der Liberalisierung. Nach Artikel 155 (1) stellt die Gemeinschaft Leitlinien auf, in denen Vorhaben von gemeinsamem Interesse ausgewiesen werden (Vertrag von Nizza 2004). Darüber hinaus wird auch bewertet, welche Vorhaben aus Sicht der Gemeinschaft finanziell förderungswürdig sind. Die ersten Leitlinien dazu wurden 1996 mit der Entscheidung 1692/96EG beschlossen (Stamm 1999:29). Im Rahmen des neuen Weißbuches wurden diese Leitlinien überarbeitet. Insbesondere sieht diese Überarbeitung eine stärkere Konzentration der Investitionen auf Projekte vor, die den neuen Herausforderungen an das Verkehrsnetz im Zuge der Osterweiterungen entsprechen (Frerich u. Gernot 2004: 289). Weiterhin führt die Gemeinschaft laut Artikel 155 (1) jede Aktion durch, die die Interoperabilität der Netze gewährleistet und fördert auch finanziell, bspw. durch Anleihebürgschaften, Zinszuschüsse oder durch Mittel des Kohäsionsfonds (Vertrag von Nizza 2004).

3.1.3 Vorgaben der EU zur Kooperation in Grenzregionen

Im Weißbuch der Kommission über 'Europäisches Regieren' von 2001 steht, dass eine stärkere Einbindung der Bürger über die Kommunen und Regionen wünschenswert ist (Knodt 2002:12)⁸. Daraus lässt sich ableiten, dass auch eine Einbindung der Bürger über Grenzregionen positiv gesehen wird. Gerade die Grenzregionen können für die Vermittlung des europäischen Gedankens von großer Bedeutung sein. So machen „Grenzüberschreitende und interregionale Zusammenarbeit

⁸ http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/com/2001/com2001_0428de01.pdf Zugriff am 27.4.2009

mit möglichst vielen Bürgerkontakten [...] das Europa von unten erfahrbar“ (Schmuck 2006: 139). Außerdem stellt die grenzüberschreitende Zusammenarbeit ein horizontales Integrationsinstrument dar, das die vertikale Integration stabilisiert (Groß u. Schmitt-Egner 1994: 39). Gegenwärtig gibt es etwa 115 grenzüberschreitende Regionen in Europa⁹.

Die Europäische Union begann in der zweiten Hälfte der 1980er Jahre grenzüberschreitende Zusammenarbeit gezielt zu fördern (Hrbeck und Wayand 1994). Zur selben Zeit kam es zu vielen Gründungen neuer Grenzregionen. Bei den Regionen, die seit Beginn der 1990er Jahre gegründet wurden, zeigt sich eine stärkere Konzentration auf den Erhalt von EU-Fördermitteln als bei zuvor entstandenen Regionen (Liberda 1996: 37). Es wäre jedoch voreilig daraus zu folgern, dass die Förderung der EU das stärkste Argument für die Gründung einer Grenzregion ist (Scott 2004). Schon in den 1960er Jahren gab es einige zwischenstaatliche Verträge und Abkommen zur Entwicklung transnationaler Kooperation. Auch beschränkten sich diese nicht nur auf Mitgliedsstaaten der EU, sondern schlossen Nachbarstaaten bereits mit ein¹⁰. Seitens der EU wurde versucht, durch die Bildung des Ausschusses der Regionen und durch breit angelegte Konsultationsmechanismen die Regionen umfassender in den Entscheidungsprozess mit einzubeziehen (Keating 2002: 49). Zudem bedeutet der Europäische Binnenmarkt für die Grenzregionen an den Binnengrenzen der EU einen Wandel von einer Randlage in eine zentrale Lage (Liberda 1996: 33). Den stärksten Einfluss übt die EU jedoch durch ihre Strukturpolitik auf die Grenzregionen aus. Durch eine Vielzahl von Programmen und Initiativen fördert die EU die Kooperation zwischen Regionen und Städten insbesondere in Bereichen der wirtschaftlichen Entwicklung und der Regionalpolitik (Scott 2004). So wurde bspw. für die Kooperation über die Außengrenzen der EU hinweg das Europäische Nachbarschafts- und Partnerschaftsin-

⁹ <http://www.aebr.net/index.php> am 27.4.2009

¹⁰ 1973 schlossen Frankreich und die Schweiz ein Abkommen über die Gründung einer grenzüberschreitenden Organisation (AGEG 2008:44). Ein anderes Beispiel ist die Förderung der Bildung von Grenzregionen durch den Nordischen Rat. Schon 1962 unterschrieben die Länder des Nordischen Rats den Vertrag von Helsingfors, der eine Grundlage für die Zusammenarbeit schuf (Perkmann 2003:155). Auf diesem Vertrag aufbauend wurde 1964 die Øresundregion zwischen Dänemark und Schweden gegründet.

strument (ENPI) eingerichtet, das über 1,1 Milliarden Euro verfügt (AGEG 2008: 77). Bedeutend für die Kooperationen in Grenzregionen ist außerdem das Programm INTERREG (Scott 2004).

Die INTERREG Initiative ist für viele Grenzregionen eine der wichtigsten finanziellen Quellen (Perkmann 2003: 155). 1990 wurden mit diesem Programm erstmals spezifische regionale Hilfen der EU geleistet. Unterstützt wurden dabei grenzübergreifende Entwicklungspläne und Strategien und dazu gehörende operationale Programme (AGEG 2008: 41). Besonders an den INTERREG Programmen ist, dass sie dazu beitragen, „[...] eine regionale Entscheidungs- oder Handlungsfähigkeit in Regionen herzustellen, in denen es eine solche vor Einsatz des INTERREG-Programms nicht gab“ (BMVBS 2009: 40). In der aktuellen Förderperiode von 2007 bis 2013 ist das, was früher die INTERREG Initiative war als neues Ziel der 'Europäische territoriale Zusammenarbeit' Teil der EU Strukturpolitik geworden. Die Fördergelder sind ab 2007 Teil der Mittel des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) (BMVBS 2009: 1). Insgesamt stellt die Europäische Union von 2007 bis 2013 7,75 Milliarden Euro für die territoriale Kooperation zur Verfügung (AGEG 2008: 73; ¹¹) Voraussetzung für eine Finanzierung durch die EU ist oft

„[...] eine grenzübergreifende Partnerschaft im Hinblick auf die Programmverwaltung sowie zur Planung, Umsetzung und Finanzierung der unterstützten Projekte. Damit waren Politik und Verwaltung aus verschiedenen Mitgliedsstaaten erstmals de facto gezwungen, auf unterschiedlichen Ebenen der jeweiligen politisch administrativen Systeme gemeinsame funktionierende Verwaltungsverfahren und -abläufe zu entwickeln“ (Halmes 2008:505).

Um die rechtliche Grundlage für Grenzregionen zu verbessern hat die EU im Juli 2006 eine Verordnung über die Möglichkeit zur Gründung von einem Europäischen Verbund für territoriale Zusammenarbeit erlassen. Durch dieses europäische Rechtsinstrument wird erstmalig die Gründung von grenzübergreifenden Zweckverbänden ohne

¹¹ http://ec.europa.eu/regional_policy/funds/feder/index_de.htm abgerufen am 27.4.2009

vorherige Unterzeichnung eines internationalen Abkommens durch die Nationalstaaten möglich (Kohlisch 2008).

4.0 Europäisierung von Grenzregionen: Der Fall Sønderjylland-Schleswig

4.1 Beschreibung der Region

Wie bereits in der Einleitung angesprochen, entspricht die analysierte Grenzregion Sønderjylland-Schleswig in etwa dem ehemaligen Herzogtum Schleswig. Im Einzelnen handelt es sich dabei um die Kreise Nordfriesland, Schleswig-Flensburg sowie die Stadt Flensburg auf deutscher und die Kommunen Åbenrå, Haderslev, Sønderborg und Tønder des ehemaligen Amts Sønderjylland auf dänischer Seite. Im Zuge einer Reform in Dänemark bilden diese Kommunen heute den südlichen Teil der Region Syddanmark. In der Region lebten im Jahre 2004 etwa 250.000 Dänen und 450.000 Deutsche auf insgesamt 8.100 km² Fläche (Regionskontor 2004).

Im Jahr 2005 veröffentlichte das Institut for Grænseregionsforskning der Syddansk Universitet Sønderborg unter Leitung von Michael Schack eine grenzüberschreitende Wirtschaftsentwicklungsstrategie für die Region. Die Erarbeitung wurde durch Mittel aus dem INTERREG IIIA Programm gefördert. In diesem Papier wird die Infrastruktur der Grenzregion detailliert beschrieben. So befinden sich in der Region unterschiedliche Arten von Grenzübergängen: “[...] 2 Eisenbahnübergänge, 1 Grenzübergang der Autobahn, sowie weitere 6 offene Strassenübergänge, die seit der Ratifizierung des Schengener Abkommens durch Dänemark im März 2001 nicht mehr systematisch kontrolliert werden.“¹² Die Autobahn E45/A7 hat eine zentrale Bedeutung für die Region. Im dänischen Ort Padborg nahe des Grenzüberganges liegt daher einer der bedeutendsten Knotenpunkte für den Güterverkehr Dänemarks. Die Verkehrsanbindung der Ostküste ist durch

¹² <http://www.region.de/wm210196>

die Autobahn deutlich besser als die der Westküste. Seit der Wiedereröffnung der Zugverbindung zwischen dem dänischen Tønder und der deutschen Stadt Niebüll 2003 kreuzen zwei Zugrouten die Grenze, wobei die im Osten gelegene Strecke zwischen Flensburg und Padborg stärker genutzt wird. Weiterhin gibt es zwei grenzüberschreitende Buslinien. Hierzu wurde zwischen der Busgesellschaft Sønderjyllands, Sydbus, und dem Flensburger Busunternehmen Aktiv Bus eine Vereinbarung getroffen.¹³

4.2 *Vom Krieg zur Kooperation: zur Geschichte der Grenzregion*

Die deutsch-dänische Geschichte war stets von kriegerischen Auseinandersetzungen geprägt. Die Landesteile Schleswig und Holstein gehörten zeitweise zum dänischen Königreich, zeitweise aber auch zum deutschen Bund (Findeisen 1999). Die Auseinandersetzungen um die Zugehörigkeit des Herzogtum Schleswig reichen bis in das Jahr 1460 zurück. Dabei handelte es sich um staatsrechtliche, territoriale und dynastische Auseinandersetzungen (Lagler 2005: 540). Die Region selbst war ein mehrsprachiger, multikultureller Raum¹⁴ ohne eindeutige nationale Identität oder Identifikation (Klatt 2007: 328). Erst mit dem Beginn der nationalistischen Bewegungen im 19. Jahrhundert begannen auch die ersten Auseinandersetzungen zwischen deutschen und dänischen Teilen der Bevölkerung in Schleswig und Holstein (Lagler 2005: 540). Dänemark und Deutschland versuchten im Rahmen ihrer Nationalisierungsprojekte, diesen Raum national und auch kulturell zu homogenisieren (Klatt 2007: 328). Nach Ende des 1. Weltkrieges wurde in Berufung auf das Selbstbestimmungsrecht der Völker 1920 eine Volksabstimmung in der Region durchgeführt. Die dadurch entstandene Grenze teilte das Herzogtum Schleswig in eine deutsche und eine dänische Seite. Viele Kommunikationswege wurden durch die neu geschaffene Grenze getrennt (Klatt 2006: 42). Außerdem entstanden durch die Volksabstimmung auf beiden Seiten der Grenzen Minderheiten, die sich nicht der Nationalität der Mehrheit zugehörig fühlten. Erst mit der

¹³ <http://www.region.de/wm210196>

¹⁴ In der Region leben Dänen, Deutsche und Friesen. Neben den Sprachen Dänisch, Deutsch und Friesisch werden lokale Dialekte gesprochen.

Verabschiedung des Grundgesetzes wurden die Forderungen nach einer neuen Volksabstimmung zur Festlegung der Grenze abgetan

4.2.1 Aspekte vertikaler und horizontaler Europäisierung der deutsch-dänischen Grenzregion

Die ersten regelmäßigen grenzüberschreitenden Treffen gab es in den 1950er Jahren zwischen Briten und Dänen. Es trafen sich der Britische Verwaltungsoffizier mit dänischen Polizeimeistern, einem Repräsentanten der Grenzsoldaten und Repräsentanten der Grenzämter. Ab 1952 wurden auch Deutsche zu den Treffen geladen (Klatt 2006). Eine wirksame Kooperation der beiden Staaten setzte erst ein, nachdem die Minderheitenfrage 1955 durch die Bonn-Kopenhagener Erklärungen¹⁵ einvernehmlich gelöst worden war (Lagler 2005: 555). 1955 trat Deutschland außerdem der NATO bei, so dass Dänemark und Deutschland zwei souveräne Staaten mit bilateralen Beziehungen zueinander und Bündnispartner innerhalb der Nato wurden (Klatt 2006). Mit dem Beginn der westeuropäischen Integration und der Unterzeichnung der Römischen Verträge 1957 begann eine neue Phase der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Es kam die Idee auf, durch die grenzüberschreitende Zusammenarbeit einen Beitrag zur Befriedung Europas zu leisten (Klatt 2006).

Dennoch war gerade die dänische Seite im Bezug auf die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in den 1960er und zu Beginn der 1970er Jahre eher zurückhaltend eingestellt. Entgegen den Empfehlungen des Europarates zu Grenzregionen berief die dänische Regierung sich stark auf das Monopol der Regierung im Bereich der Außenpolitik (Klatt 2006: 17).

„In den 60er und auch noch in den 70er Jahren haben die Dänen immer dann äußerst empfindlich reagiert, wenn von deutscher Seite Vorschläge für eine institutionalisierte Zusammenarbeit gemacht

¹⁵ Die Bonn-Kopenhagener Erklärungen sind für die deutsch-dänischen Beziehungen sehr bedeutend. Diese Erklärungen über die Rechte der Minderheiten im deutsch-dänischen Grenzland sind zu einem Modell für die Regulierungen von Minderheitenfragen in Europa geworden (Hubrich 1985). Mit diesen Erklärungen endeten die kriegerischen Auseinandersetzungen an der Grenze und das Prinzip der Toleranz setzte sich durch (Hoffmann 1985).

wurden, die die unreglementierte grenzüberschreitende Kooperation ablösen sollten, um ein wenig Integration zu üben. Deutscherseits gingen diese Vorschläge auf die vielfältigen Initiativen des Europarates und die der Europäischen Raumordnungsministerkonferenz zurück, die eine institutionell abgesicherte grenzüberschreitende Zusammenarbeit auf allen Planungsebenen empfohlen haben“ (Malchus 1984: 8).

Die Zusammenarbeit beider Länder entwickelte sich zunächst langsam und war stark projektbezogen. Durch den Beitritt Dänemarks zur EG 1973 gewann die Kooperation an Bedeutung (Groß u. Schmitt-Egner 1994: 46). Ein wichtiges Projekt für die Region stellte der grenzüberschreitende Ausbau der Autobahn A7 dar. Damit erfolgte die erste Autobahnanbindung der Region erst relativ spät im Jahr 1978. Bis dahin ließ die Verkehrserschließung der Region lange zu wünschen übrig (Hahne 1990: 101).

Zur selben Zeit entstand das deutsch-dänische Forum. In diesem trafen sich ab Februar 1977 kommunale Politiker des Amtes Sønderjylland und der drei deutschen Kreise südlich der Grenze. Die deutsche Seite entwickelte schon bald den Wunsch, dieses Forum zu institutionalisieren. 1977 kam es auf Einladung des deutschen Konsuls in Åbenrå zu einem Treffen deutscher und dänischer lokaler Politiker sowie Vertretern der westdeutsch-holländischen Grenzregion Euregio. Diese Region war zu diesem Zeitpunkt bereits hoch institutionalisiert in Bezug auf die Zusammenarbeit. Bei diesem Treffen wurden die Möglichkeiten der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in der deutsch-dänischen Grenzregion besprochen. Der Flensburger Oberbürgermeister Adler legte daraufhin beim zweiten Treffen des deutsch-dänischen Forums im Dezember 1977 einen Vorschlag zur Institutionalisierung des deutsch-dänischen Forums vor. Hauptziel sollte es sein, mehr Einfluss auf die Verteilung der Gelder des Regionalfonds der EU durch eine Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Europäischer Grenzregionen (AGEG) zu erhalten. Die dänische Seite reagierte jedoch eher kritisch und wollte das gerade erst gegründete Forum zunächst in dieser Form beibehalten. Auch ein Studienbesuch der Euregio überzeugte das Amt Sønderjylland zunächst nicht von der AGEG oder dem Euroregiomodell (Klatt 2006: 157).

Dennoch bleibt die Frage der Institutionalisierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und der Mitgliedschaft in der AGEK aktuell. Der Nachfolger Adlers setzte sich für die europäische Integration ein und lud die AGEK ein, ihr Jahrestreffen 1978 in Flensburg abzuhalten. Bei dem Treffen des deutsch-dänischen Forums im Juni 1978 warb er für die AGEK und lud alle Mitglieder des Forums ein, am Jahrestreffen der Organisation teilzunehmen. Die dänische Seite wollte jedoch nicht zu einer Mitgliedschaft in der AGEK durch die deutsche Seite gedrängt werden. Der Streit darüber innerhalb des deutsch-dänischen Forums konnte nicht beigelegt werden (Klatt 2006: 158).

Die Situation schien festgefahren. Dann kam es jedoch in den 1980er Jahren zu einer Veränderung der Regionalpolitik der EU. Die Schleswig-Holsteinische Landesregierung versuchte daraufhin die süddänischen Politiker davon zu überzeugen, dass es die Möglichkeit gab, finanzielle Unterstützung der EU für die Grenzregion zu bekommen (Klatt 2006: 171). Diese zeigten sich nun auch willig, gemeinsame Anträge für EU-Mittel für grenzüberschreitende Projekte zu schreiben. 1984/85 legte Sønderjyllands Amt daraufhin Bereiche vor, auf die man sich konzentrieren wollte. Es kam jedoch zu strukturellen Problemen in Bezug auf das Programm. Die EU verlangte ein gemeinsames Sekretariat sowie ein Steuerungskomitee. Es sollte außerdem deutlich sein, dass beide Seiten wirklich die Durchführung des Programms wünschten und es sich eindeutig um ein grenzüberschreitendes Programm anstelle von separaten Teilprogrammen handelte (Klatt 2006: 175). Im September 1985 schrieb auch die deutsche Seite einen Antrag nach Brüssel, der die Sanierung der Flensburger Förde und der Infrastruktur beinhaltete. Hier war jedoch deutlich, dass es sich um nationale Regionalpolitik handelte und wenig grenzüberschreitend zusammengearbeitet wurde. Beide Anträge (der deutsche und der dänische) wurden daher abgelehnt (Klatt 2006).

Ab 1987 wurde daraufhin die grenzüberschreitende Kooperation intensiviert, mit dem Ziel, ein gemeinsames Entwicklungskonzept für die deutsch-dänische Grenzregion zu schaffen. (Groß u. Schmitt-Egner 1994: 46) Der Amtsrat Sønderjylland und das Land Schleswig-Holstein erarbeiteten gemeinsam einen Vorschlag

für ein grenzüberschreitendes Programm in der Region. Im Februar 1988 wurde das Programm vorgestellt, das zur Beantragung von EU Mitteln dienen sollte. Das Programm wurde bezeichnet als Beitrag zur Entwicklung der Region und zur Überwindung der Grenzen innerhalb der EU. Das Programm enthielt sieben ambitionierte Projekte, die insgesamt auf eine Summe von 300 Mio. ECU¹⁶ veranschlagt wurden. Mit diesem Programm kam es erstmalig zu einer Überwindung der rein nationalen Interessen hin zu gemeinsamen Zielen (Klatt 2006: 178). Das Projekt wurde jedoch von Brüssel abgelehnt, da es keine Möglichkeit gab, Mittel für große Millionenprojekte wie z.B. die Elektrifizierung der Eisenbahn (veranschlagt auf 241,7 Mio. ECU) zu erhalten. Dies führte zu einer Regierungskrise in Schleswig-Holstein.

Durch die Vorgabe der EU, dass ein grenzüberschreitendes Steuerungskomitee geschaffen werden musste falls Fördermittel bewilligt werden sollten, kam es dann doch zu einer Institutionalisierung. Im September 1989 wurde ein solches Komitee gegründet. Es bestand aus 15 Mitgliedern und wurde vom Amt Sønderjylland und der Landesregierung Schleswig-Holstein geleitet. Die Mitglieder des Komitees waren Repräsentanten des Amtes, der Landesregierung, der drei deutschen Kreise, Wirtschaftsorganisationen der Grenzregion, sowie ein Repräsentant des dänischen Staates, der deutschen Bundesregierung und der EU-Kommission. Ziel sollte es sein, die Anträge der Region für EU-Fördermittel zu koordinieren. Trotzdem war die Organisation dieses Komitees eher informell. Das Komitee ersetze nicht das deutsch-dänische Forum, das trotzdem weiter arbeitete. Man beschloss auf der Gründungssitzung des Komitees vier Anträge für EU-Mittel zu stellen. Diese Anträge waren von Erfolg gekrönt. Im Januar 1990 bewilligte die EU Mittel in Höhe von 3 Mio. ECU (Klatt 2006: 181). Bei allen grenzüberschreitenden Bemühungen war es jedoch weiterhin ein besonderes Anliegen der dänischen Seite, die Zusammenarbeit pragmatisch an Aufgaben ausgerichtet zu gestalten und nicht dauerhafte institutionelle Strukturen wie in anderen europäischen Grenzregionen zu schaffen (Hahne 1990: 113).

¹⁶ ECU = European Currency Unit - Rechnungseinheit der Europäischen Gemeinschaften von 1979 bis 1998. Am 1. Januar 1999 wurde die ECU 1:1 durch den Euro ersetzt.

Die finanzielle Unterstützung durch die EU wirkte wie ein Motor in der deutsch-dänischen Zusammenarbeit. Wie bereits oben erwähnt, kam es 1990 zum Beschluss der EU, das Programm INTERREG ins Leben zu rufen. Auch an diesem Projekt wollte die deutsch-dänische Grenzregion teilhaben. Auf Grundlage des Entwicklungskonzepts, das durch die ersten Fördergelder der EU zustande gekommen war, wurden sieben gemeinsame Projektideen nach Brüssel geschickt, um INTERREG-Gelder zu beantragen. Das Prinzip der Zusammenarbeit war eine Mischung aus Aktivitäten zur sozio-ökonomischen Entwicklung und die Bildung eines grenzüberschreitenden Netzwerkes. Ende 1991 bewilligte die EU für diese Projekte 5,5 Millionen ECU.¹⁷ Durch INTERREG I kam es zu einer Wende der Einstellungen über die Institutionalisierung der Zusammenarbeit. Beide Seiten lernten die anderen Gebräuche und den Aufbau des anderen Landes kennen. Die Haltung in der deutsch-dänischen Grenzregion der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit gegenüber verbesserte sich nachhaltig, so dass festgestellt wurde, dass das gemeinsame Ziel eine gemeinsame Region mit Profil und einer breiten Zusammenarbeit war (Klatt 2006).¹⁸ Die Region erhielt 11,1 Mio. ECU. Die Ziele der Projekte waren ähnlich denen, die schon durch INTERREG I gefördert wurden. Neu hinzu kam das Themenfeld 'Grenzüberschreitende Strukturen'. Neu war außerdem, dass der dänische Staat seinen direkten Einfluss auf das Konto der INTERREG Mittel an das Amt Sønderjylland abgab. Es kam somit zur einer Dezentralisierung der Finanzverwaltung (Klatt 2006).

Die deutschen Landkreise an der Grenze zu Dänemark fürchteten, dass sie ihren Einfluss verlieren würden, da die Zusammenarbeit mittlerweile durch das Land Schleswig-Holstein koordiniert wurde. Das deutsch-dänische Forum hatte an Einfluss verloren und so forderten die Kreise eine stärkere Einbindung in die Zu-

¹⁷ Erstmals teilte die Region Sønderjylland-Schleswig sich dieses Geld mit einer weiteren neu entstandenen Grenzregion zwischen Deutschland und Dänemark: der Partnerschaft zwischen Storstrøms Amt in Dänemark und dem deutschen Kreis Ostholstein. 90% der Mittel flossen allerdings in die Region Sønderjylland-Schleswig.

¹⁸ Im Zuge des INTERREG II Programms kam eine dritte deutsch-dänische Grenzregion dazu: Die Region KERN (Kiel, Eckernförde, Rendsburg, Neumünster) arbeitete zusammen mit der dänischen Insel Fünen. Dennoch bleibt der Schwerpunkt der Zusammenarbeit die Region Sønderjylland-Schleswig.

sammenarbeit. Der Bürgermeister der Stadt Flensburg Dielewicz schlug erneut eine Zusammenarbeit nach dem Vorbild der Euroregionen an der westdeutschen Grenze vor. Bei einem kommunalen deutsch-dänischen Treffen 1992 stützten Vertreter der AGEG diesen Wunsch der Grenzkreise. Sie betonten, dass die Regionen in Zukunft an Einfluss auf die EU Politik gewinnen würden und es zu einer Konkurrenz unter den Regionen kommen würde. Das Resultat der Veranstaltung war die Einsetzung einer kommunalen Arbeitsgruppe, die einen Vorschlag zu Weiterentwicklung der Zusammenarbeit in der Region entwickeln sollte. (Klatt 2006: 197). Im August unternahm die Arbeitsgruppe eine zweitägige Studienreise in die Regionen Ems-Dollart und EUREGIO. Es war deutlich, dass die deutsche Delegation von diesen Regionen beeindruckt war. Sie betonte, dass der europäische Gedanke auch in der deutsch-dänischen Grenzregion stärker vertreten werden sollte. Die dänische Seite war jedoch nicht dieser Ansicht und hielt sich auch den Vorschlägen der Arbeitsgruppe gegenüber eher vorsichtig (Klatt 2006).

Die Zusammenarbeit gewann durch das Inkrafttreten des Europäischen Binnenmarktes 1993 weiter an Bedeutung (Lagler 2005: 555). 1994 kam es durch das deutsch-dänische INTERREG Komitee zu einem Entwicklungskonzept, in dem grenzüberschreitende Strukturen und das gemeinsame Auftreten der Region im europäischen Zusammenhang als Ziel formuliert wurde. Am 18. August 1995 wurde der erste Grenzlandkongress in der Region abgehalten. Der Schleswig-Holsteinische Europaminister Gerd Walter hielt eine Rede auf dem Kongress, in der er zur Zusammenarbeit in Form einer Euroregion aufforderte. Im September 1995 gab daraufhin der dänische Amtsbürgermeister Kresten Philipsen bekannt, dass er prinzipiell nichts gegen diese Form der Zusammenarbeit einzuwenden habe. Im Mai 1996 kam es dann zu einem Antrag für INTERREG Mittel zur Errichtung eines gemeinsamen Sekretariats der Grenzregion. Ein Vorschlag über eine Vereinbarung zur Errichtung einer Euroregion wurde 1996 ausgearbeitet. Ab 1997 begann in Dänemark eine öffentliche Debatte über diese Pläne (Klatt 2006). Am 2. April 1997 debattierte der dänische Folketing erstmalig über die Errichtung der Euroregion. Am 29. April wurde diese dann nach einer dreistündigen Debatte beschlossen. (Klatt 2006: 208)

Am 2. Juli 1997 beschloss der Amtsrat Sønderjylland die Errichtung einer formalisierten Zusammenarbeit in der Region Sønderjylland/Schleswig (Klatt 2006: 212). Die Region wurde am 16. September 1997 mit der Unterzeichnung einer Vereinbarung geschaffen. Im Februar 1998 beschloss der Regionalrat die Mitgliedschaft der Grenzregion in der AGEG (Klatt 2006: 213). Im Vorwort der Vereinbarung zur Errichtung der Region Sønderjylland-Schleswig wird zunächst einmal die von der AGEG veröffentlichte Europäische Charta für Grenzregionen als ideeller Ausgangspunkt genannt. Eines der Ziele der Grenzregion ist der Ausbau und die Anpassung der Infrastruktur an die besonderen Bedürfnisse des Grenz- und Regionalverkehrs (Vereinbarungstext § 2 I s. Anhang, Aufbau s. Anhang). Zur Verwirklichung dieser Ziele enthält die Vereinbarung Vorgaben für eine Organisationsstruktur, die einen Regionalrat, eine Steuerung, ein Sekretariat und die Möglichkeit für die Errichtung von Arbeitsgruppen und Ausschüssen unter dem Regionalrat vorsieht (Klatt 2006: 212).

Nach dem Ende der finanziellen Unterstützung des Regionskontores durch die INTERREG-Mittel im Jahr 2000 beschlossen die dänischen und deutschen Partner, das Projekt zu 100% selbst zu finanzieren um die Arbeit fortzusetzen (Klatt 2006: 228).

4.3 Aktuelle Entwicklung der Kooperation der Verkehrsplanung seit 2007

Wie bereits in der Einleitung angesprochen, kam es im Dezember 2008 zur Veröffentlichung des neuen dänischen Verkehrsplans. Dieser war von einer Infrastrukturkommission erarbeitet worden. Der Entwicklungsrat Südjütland versuchte schon im April 2008 auf diese Planungen Einfluss zu nehmen. Nach Angaben eines Mitgliedes der Infrastrukturkommission stellte der Entwicklungsrat 7 der 14 Anfragen in Bezug auf den Ausbau der Infrastruktur in Südjütland. Gleichzeitig sagte dieser jedoch auch, dass die Infrastrukturkommission diese Anfragen nicht sehr stark berücksichtigt hätte. Stattdessen läge der Fokus auf den Gebieten, in denen es die meisten Engpässe gäbe und das seien der Großbereich Kopenhagen sowie die Strecke zwischen Kolding und Ahus. Mit Südjütland oder der Koordinati-

on mit Norddeutschland habe man sich nicht besonders beschäftigt. Einzige Ausnahme sei der Vorschlag gewesen, die Zugverbindungen nach Norddeutschland zu verbessern, besonders dort, wo diese nur eingleisig sind ¹⁹.

Um eine möglichst umfassende Sicht auf die aktuellen Ereignisse zu bekommen, sollen diese nun aus Sicht verschiedener Akteure geschildert werden. Dabei wurden persönliche Gespräche und Interviews per E-Mail mit verschiedenen Personen durchgeführt. Zudem wurden einige Dokumente zu diesem Thema (wie beispielsweise ein Vermerk der SPD-Landtagsfraktion, ein Brief des Verkehrsminister und des Finanzminister Dänemarks sowie eine von der Region Sønderjylland-Schleswig verfasste Resolution) verwendet.

4.3.1 Die wissenschaftliche Sicht

Prof. Dr. Klatt vom Institut für Grenzforschung der Universität Sønderborg stellte fest, dass es gegenwärtig formell keine Koordination der Verkehrsplanung in der Grenzregion gibt. Zwar trafen sich die Verkehrsminister beider Länder gelegentlich, dies sei aber nicht als ständige gemeinsame Verkehrsplanung zu bezeichnen. Nur grenzüberschreitende Großprojekte würden auf nationaler Ebene gemeinsam geplant. Meist jedoch dienten seiner Ansicht nach die grenzüberschreitenden Treffen der Politiker dem Informationsaustausch und es käme zu keinen gemeinsamen Entscheidungen. Weiterhin sagte er, Ausdruck dass es grenzüberschreitende Plankommissionen bereits in den 1970er Jahren in Deutschland gegeben hätte. Die Dänen seien allerdings damals gegen eine deutsch-dänische Kommission gewesen.

Bei einigen Projekten sei zu erkennen, dass sich die dänische Seite nicht von sich aus in die deutsche Planung einbringe, da sie im Gegenzug auch keine Einmischung von deutscher Seite wünsche. Auf deutscher Seite wiederum würde oft vergessen, die dänische Seite einzubeziehen. Die Abstimmung aufeinander erfolge also

¹⁹ E-Mail Interview mit Herrn Madsen, Mitglied der Infrastrukturkommission vom 2.3.2009

nur, wenn es wirklich erforderlich ist und/oder dadurch einen klarer (finanzieller) Vorteil entsteht. So müsse ein Staat sich immer fragen, inwieweit es ihm nützt, sich an Investitionen in einem anderen Staat zu beteiligen. Gerade Dänemark sei daher stärker an der Koordination im Rahmen von konkreten Projekten interessiert. Generell sei zu sagen, dass die deutsche Verkehrsplanung durch die Länder erfolgt. Diese wiederum formulierten ihre Wünsche dem Bund gegenüber, der daraufhin den Bundesverkehrswegeplan erstelle. In Dänemark sei es anders, da die Verantwortung für die dänischen Amtsstraßen zwischen Kommunen und Staat aufgeteilt sei. Die Möglichkeit, Fördermittel von der EU zu beziehen stelle eine Motivation zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit dar. Im Bezug auf die Verkehrspolitik ist das EU-Projekt für transeuropäische Netze von Bedeutung. Herr Klatt gab jedoch zu bedenken, dass die Verkehrspolitik der EU eher großräumig angesetzt sei und daher Jütland und Schleswig in der Planung nicht weiter berücksichtigt würden.

Die Region Sønderjylland-Schleswig könne zwar versuchen auf die Verkehrsplanung Einfluss zu nehmen. Sie habe aber keine weiteren Kompetenzen. So könne sie zwar eine Resolution verfassen, es sei aber nicht klar, ob diese berücksichtigt wird.

Es gäbe bereits einige positive Beispiele grenzüberschreitenden Verkehrs. Eines sei eine Euregio-Bahn, die über die Landesgrenze in der Euregio hinweg fährt (Münster-Enschede). Zu vergleichen sei dies mit der Bahn von Niebüll nach Tønder im deutsch-dänischen Grenzgebiet. In einigen Gebieten gäbe es auch grenzüberschreitende Tickets z.B. im Raum Straßburg. Ein grenzüberschreitender Verkehrsverbund sei jedoch eher selten. An der deutsch-dänischen Grenze wäre das Problem so gelöst worden, dass die dänischen Orte Tønder und Padborg mit in den Schleswig-Holstein Tarif aufgenommen wurden.

Er geht davon aus, dass die Region Anregungen und Ideen anderer Regionen übernommen hat. Innerhalb der AGEG gäbe es einen regen Informationsaustausch und die verschiedenen Leiter des Regionskontors waren in der AGEG ak-

tiv. Abschließend sagte Herr Klatt, dass es trotz allem aber eher zu einer Verbesserung der Koordination als zu einer Verschlechterung käme (Interview mit Prof. Dr. Klatt vom 17. März 2009).

4.3.2 Die Sicht der Wirtschaft – Die Industrie- und Handelskammer (IHK) Flensburg und der Entwicklungsrat Sønderjylland (Südjütland)

Uwe Möser, Geschäftsführer der Allgemeinen Flensburger Autobusgesellschaft und Vizepräsident der Industrie- und Handelskammer (IHK) Flensburg betonte in seiner Rede auf einer deutsch-dänischen Wirtschaftskonferenz am 15. Dezember 2008 die Bedeutung der Infrastruktur als Standortfaktor. Die Unternehmen seien auf eine erstklassige Anbindung nach Norden und Süden angewiesen. Wirtschaftliches Denken und Handeln höre nicht an der Landesgrenze auf. Die Verkehrspolitik dürfe dies auch nicht tun. Bereits im Mai 2008 hatte es eine ähnliche Infrastrukturkonferenz auf Initiative des Entwicklungsrates Südjütlands und der IHK Flensburg hin mit Beteiligung der Verkehrsminister Dänemarks und Schleswig-Holsteins sowie weiterer regionaler Politiker gegeben. Der Vorsitzende der IHK Flensburg sprach damals in seiner Rede davon, dass es innerhalb der vorherigen zehn Jahre zu einer Veränderung des Bildes der Grenzregion gekommen sei und mittlerweile von einem gemeinsamen deutsch-dänischen Wirtschaftsraum gesprochen werde. Er forderte, dass die nationalen Verkehrsplanungen auf allen Ebenen mit aufeinander abgestimmt werden sollten. Es gelte, die Anknüpfung an das europäische Verkehrswegesystem zu sichern.

Im März 2009 erläuterte das deutsch-dänische Regionalmanagement der IHK Flensburg zusammen mit dem Entwicklungsrat Sønderjylland den Vorschlag einer deutsch-dänischen Verkehrskommission vor dem Wirtschaftsausschuss des schleswig-holsteinischen Landtages. Ebenfalls gemeinsam setzten sie sich für eine stärkere Berücksichtigung der Region Süddänemark im dänischen Verkehrsplan ein. Wie die IHK in ihrer Mitgliederzeitschrift im März 2009 bekannt gab, kam es durch die Verhandlungen zwischen dänischer Regierung und dem Parlament Folketing zu einem Kompromiss in Bezug auf den Infrastrukturplan. Dieser beinhalte nun doch

einige für die Grenzregion wichtige Elemente. Es solle nun außerdem geprüft werden, inwieweit ein Ausbaubedarf der Jütlandroute besteht. Dazu wolle die dänische Regierung mit der deutschen Seite Kontakt aufnehmen. Der stellvertretende Hauptgeschäftsführer der IHK-Flensburg sieht das als einen Erfolg der engen Zusammenarbeit mit den dänischen Partnern.

Dr. Michael Schack, Projektleiter des 'Deutsch-Dänisches Regionalmanagement' der IHK Flensburg bemerkte im Interview, dass es keine konkrete grenzüberschreitende Verkehrsplanung zwischen Deutschland und Dänemark gibt. Auf Regierungsebene käme es zwar zu Gesprächen und Konsultationen, diese Koordination sei aber stets auf bestimmte Projekte beschränkt. Ein solches Projekt sei der Bau der Fehmarnbelt-Querung mit Unterstützung der EU im Rahmen des Programms für Transeuropäische Netze. Eines der Hauptprobleme der gemeinsamen Kooperation bei der Planung seien Wissenslücken darüber, was auf der anderen Seite der Grenze passiert. Das Land Schleswig-Holstein zeige jedoch Willen, mit Dänemark zu kooperieren. Im August 2009 sei eine weitere deutsch-dänische Konferenz zum Thema Infrastruktur geplant. Die Konferenzen dienten als Plattformen für gemeinsame Gespräche, bei denen Vorschläge in den Raum geworfen werden. Die Parteipolitik in den Ländern spiele aber eine größere Rolle. Die Errichtung einer deutsch-dänischen Arbeitsgruppe bzw. Verkehrskommission könnte eine Verbesserung der Koordination darstellen. Verkehrsprojekte seien sehr langfristige Vorhaben, die mit erheblichen Planungen und Ausgaben der öffentlichen Hand verbunden seien. Nach der persönlichen Einschätzung von Herrn Schack würden in anderen Grenzregionen grenzüberschreitende Fragen einen höheren Stellenwert haben und würden von den beteiligten Regierungen auch eher wahrgenommen werden. Dies geschähe u.a. auch in Form von Arbeitsgruppen (Interview mit Dr. Schack am 16.März 2009).

4.3.3 Die Sicht der Politik

In einem Vermerk der SPD-Landtagsfraktion kann aus den Berichten der Landesregierung über die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit Dänemark von 2003 und 2005 entnommen werden, dass es im Bereich Verkehr eine enge

grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Region gibt. Im April 2008 stellten zwei Abgeordnete der SPD-Fraktion eine kleine Anfrage an die Landesregierung. Diese enthält zehn Fragen zur Zusammenarbeit in der deutsch-dänischen Grenzregion im Bereich Wirtschaft und Verkehrsinfrastruktur. Dort ist nachzulesen, dass die regionale Zusammenarbeit mit der Region Süddänemark und die Förderung der Grenzregion Sønderjylland-Schleswig zentrale Anliegen der Landesregierung sind. Eines der primären Ziele der Kooperation sei die Schaffung eines gemeinsamen grenzüberschreitenden Wirtschafts- und Arbeitsraums. Daher gehöre zu den vorrangigen Bereichen der Zusammenarbeit auch die Infrastruktur. Die Zuständigkeit für den ÖPNV (Bus) wurde von der Landesregierung auf die Kreise und die kreisfreien Städte übertragen. Die Landesregierung habe aber die Durchführung zweier INTERREG-Projekte in diesem Bereich begleitet.

Auf der deutsch-dänischen Konferenz im Mai 2008, die bereits im vorherigen Abschnitt angesprochen wurde, sprach der damalige Verkehrsminister des Landes Schleswig-Holstein in seiner Rede davon, dass die Verkehrsinfrastrukturen in Deutschland und Dänemark eng miteinander verknüpft seien. Der bedarfsgerechte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sei daher gemeinsames Ziel von Dänemark und Schleswig-Holstein. Seiner Ansicht nach müsse man sich stärker als bisher abstimmen und zumindest bei den wichtigen überregionalen Verkehrsachsen mit einer Stimme gegenüber den Staatsregierungen und gegenüber der EU sprechen. Als Folge dessen wurde das 'Gemeinsame Papier zum grenzüberschreitenden Verkehr und Mobilität Schleswig-Holstein und Region Syddanmark' unterzeichnet. Es formuliert eine gemeinsame Position der beiden regionalen Gebietskörperschaften. Ziel sei es, sicherzustellen, dass Infrastruktur und Verkehrsmanagement ganzheitlich gesehen werden, so dass die Region zusammen wachsen könne und die Grenze keine Barriere darstelle. Im Bezug auf die EU spricht das Papier davon, dass gewährleistet werden muss, dass die Region in die künftigen vorrangigen europäischen Netzwerke mit einfließe. Es wird betont, dass die A23 bzw. die B5 eine Haupterschließungsachse für die Westküstenregion ist und ihr im Hinblick auf die Entwicklungen im Europäischen Binnenmarkt besondere Bedeutung zukommt.

Der Südschleswigsche Wählerverband (SSW) vertrat die Idee der Gründung einer grenzüberschreitenden Arbeitsgruppe zur Verkehrsplanung im schleswig-holsteinischen Landtag. Die FDP-Fraktion und die Grünen unterstützten den Vorschlag des SSW. Die Regierungskoalition sah einen Bedarf an einer solchen Arbeitsgruppe nicht gegeben.

Auch auf dänischer Seite wurden lokale Politiker aktiv. Am 16. Januar 2009 schrieb die Region Süddänemark einen Brief an den Verkehrsminister und den Finanzminister Dänemarks mit einigen Gesichtspunkten der Verkehrsplanung, die die Region gerne durch die Regierung berücksichtigt sähe (beispielsweise die Umsetzung bereits beschlossener Verbesserungen des Bahnnetzes). Die Antwort des Verkehrsministers vom 4. März 2009 geht auf diese Gesichtspunkte ein. Bei dem Übereinkommen zwischen der Regierung und den Parteien des Parlamentes über den Verkehrsplan vom 29. Januar 2009 seien einige Projekte auch in Süddänemark beschlossen worden. Außerdem habe die Regierung 25 Mio. DKK²⁰ bereitgestellt für eine strategische Analyse des langfristigen Ausbaus von Eisenbahn- und Straßenverkehrsnetz in Ostjütland. Dabei solle u.a. Kontakt zu relevanten deutschen Institutionen aufgenommen werden. Bereits am 20. Februar 2009 beantwortete der dänische Verkehrsminister eine Anfrage des Verkehrsausschusses des Parlamentes, die sich auf den Dialog mit der deutschen Regierung im Bezug auf den Straßen- und Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und Dänemark bezieht.

4.3.4 Die Sicht der Grenzregion

Die Regionalversammlung der Region Sønderjylland-Schleswig verfasste im November 2008 eine Resolution. Darin weist sie darauf hin, dass die Regionalversammlung sich seit langem mit den infrastrukturellen Herausforderungen im Grenzgebiet als auch in den anliegenden Regionen befasse. Die Region betont ihre Entschlossenheit, Initiativen, die die Integration grenznaher Räume und deren Verknüpfung mit den wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Knotenpunkten in Nord und Süd fördern, zu unterstützen. Sie stellt in der Resolution weiter fest,

²⁰ Entspricht in etwa 3,36 Mio. Euro

dass die Erarbeitung eines gemeinsamen Handlungs- und Entwicklungsplanes die einzig gangbare Lösungsstrategie zur Bewältigung der gemeinsamen grenzregionalen Herausforderungen ist. Außerdem wird in der Resolution von den zuständigen Stellen beider Länder verlangt, sich den gegenwärtigen und zukünftigen Herausforderungen der Verkehrsinfrastruktur im deutsch-dänischen Grenzland zu stellen, die Interessen der Region wahrzunehmen, zu vertreten und gemeinsam eine Lösung für die konkreten Herausforderungen in Form eines abgestimmten Entwicklungs- und Handlungsplanes zu schaffen. Der Leiter des Regionskontors der Region Sønderjylland-Schleswig schrieb in einem E-Mail Interview, dass er den formellen Einfluss der Region auf die Verkehrsplanung als eher gering einschätzt. Es bestehe aber sicherlich ein Einfluss. Die oben erwähnte Resolution wende sich an die Entscheidungsträger in Kiel, Berlin und Kopenhagen. Weiterhin schreibt er, dass die Øresundregion ein politisches Vorbild der Region Sønderjylland-Schleswig ist. Aufgrund der unterschiedlichen Gegebenheiten sei sie jedoch kein technisches Vorbild. Die Brücke in der Øresundregion sei besonders als Symbol nutzbar und die Region habe kürzere Wege zu den nationalen Entscheidungsträgern. Dabei hätte es die Region Sønderjylland-Schleswig verkehrstechnisch eigentlich einfacher. Innerhalb der Arbeitsgemeinschaft Europäischer Grenzregionen hat die Region sehr gute Kontakte zu anderen Regionen und tauscht sich mit diesen aus. Es könnte aber noch deutlich mehr Austausch geben, wenn die Ressourcen da wären, weil der Zeitaufwand sehr hoch sei für derartige Aktivitäten. Auf meine Frage hin, ob die Zusammenarbeit der Staaten nur dann erfolge, wenn Zuschüsse seitens der EU bereitgestellt würden antwortete er, dass bei fast allem "ohne Moos nix los" sei und die Staaten bzw. Länder kaum noch freie Mittel hätten.

5. Zusammenfassung der Befunde und Schlussfolgerungen

Wie durch den analytischen Ansatz der Europäisierung nahe gelegt, lässt sich die sich ausweitende Zusammenarbeit der deutsch-dänischen Grenzregion auf die Wirksamkeit unterschiedlicher Mechanismen der Europäisierung zurückführen.

Zunächst wurden institutionelle Mechanismen in Gestalt rechtlicher Vorgaben und Richtlinien der EU identifiziert. Diese zielen jedoch stärker auf die mitgliedstaatliche Ebene, die für die Umsetzung dieser EU Normen verantwortlich ist, als auf die Grenzregion. Dagegen ließ sich feststellen, dass finanzielle Anreize durch die EU Mechanismen sind, welche sich stark motivierend auf die Grenzregion auswirkten. Des Weiteren ist der Nationalstaat ein weiterer wichtiger Rahmensetzer für die grenzüberschreitende regionale Kooperation: die Beziehung der beiden Mitgliedsstaaten ist für die Grenzregion von hoher Bedeutung. Schließlich lässt sich bestätigen, dass positive Erfahrungen aus anderen Grenzregionen ebenfalls einen Anreiz für die interregionale Kooperation darstellen. Zwar wäre auch eine abschreckende Wirkung durch negative Erfahrungen denkbar, doch ließen sich solche in der Fallstudie nicht auffinden. Es wurden auch keine Hinweise auf Monitoring oder Benchmarking gefunden. Ein öffentlicher bzw. sozialer Druck könnte insoweit entstanden sein, als die Konkurrenz der Grenzregionen um die finanziellen Förderprogramme der EU in der Öffentlichkeit bekannt sind.

Weiterhin ließ sich die etwas schwerer nachweisbare Wirksamkeit kognitiver Mechanismen anhand der Interviews belegen. Die Aussagen der Akteure und Experten lassen erkennen, dass es sich in erster Linie um eine rationale Entscheidung der einzelnen Akteure - und des kollektiven Akteurs „Grenzregion“ insgesamt – handelte, mit dem Ziel zusammenzuarbeiten, finanzielle Fördermittel zu erhalten und damit grenzüberschreitende Verkehrsprobleme zu beheben. Auch zeigt die Rekonstruktion der Entwicklung der Zusammenarbeit einen Lernprozess, in dessen Verlauf das Wissen um die Situation auf der anderen Seite der Grenze zunahm sowie das gegenseitige Vertrauen wuchs. Dies war Voraussetzung dafür, dass es in der Grenzregion zu verschiedenen innovativen Projekten kommen konnte, welche die Zusammenarbeit zwischen Akteuren aus beiden Ländern voraussetzten. Die Fallstudie zum Politikfeld Verkehrspolitik zeigte, wie diese schließlich die Formulierung eines gemeinsamen Standpunktes der Grenzregion über die Ländergrenze hinweg befürworteten bzw. vorantrieben.

Grafik 2: Mechanismen der Europäisierung in Grenzregionen, eigene Darstellung



Schließlich wurde die Wirksamkeit verschiedener Interaktionsmechanismen in der Zusammenarbeit der Grenzregionen im Rahmen der AGEK aufgezeigt. Hier formten die beiden Regionen eine Koalition, um ihre Interessen der europäischen Ebene gegenüber zu formulieren. Außerdem erfolgte hier ein Austausch mit anderen Regionen welcher einen Lernprozess durch deren Erfahrungen beförderte. Darüber hinaus zeigte die Fallstudie, dass sich durch die grenzüberschreitende Zusammenarbeit auf regionaler Ebene auch die Beziehungen zwischen Staaten positiv verändern können.

Schlussendlich konnte belegt werden, dass die Ziele der EU-Regionalförderung in der deutsch-dänischen Grenzregion größtenteils erreicht wurden. Deren Zusammenarbeit beförderte den Austausch zwischen Menschen beider Staaten und trug damit dazu bei, den Aussöhnungsprozess über diese durch die Erinnerungen an den zweiten Weltkrieg belastete Grenze hinweg zu sichern. Die Infrastruktur in der Region wurde erheblich verbessert, u.a. B. durch die Einrichtung einer grenzüberschreitenden Bus- und Bahnverbindungen.

Die Interviews mit Akteuren und Experten machten deutlich, dass die EU sowohl direkt als auch indirekt einen Einfluss auf die Koordination innerhalb von

Grenzregionen nehmen kann. Es wurde zum einen gezeigt, dass die regionalen Gebietskörperschaften (Land Schleswig-Holstein sowie Region Syddanmark) ihre Kooperation zwar nicht direkt durch die EU beeinflusst sehen, sondern deren Wirksamkeit stärker auf die nationalstaatliche Ebene begrenzt sehen. Bemerkenswert erscheint dennoch, dass ihre Argumentationen vielfach auf die regionalen Auswirkungen des Europäischen Binnenmarkts oder der transeuropäischen Netze verweisen. Der indirekte Einfluss der EU auf die Grenzregion wird etwa an deren Unterstützung des Fehmarnbelt-Projektes festgemacht, da dieses die oberste Priorität im Land Schleswig-Holstein genießt und als Schlüsselprojekt der deutsch-dänischen Verkehrscoordination gesehen wird. Es wäre einer Untersuchung wert zu überprüfen, in wie weit dieses positive oder negative Auswirkungen auf die hier untersuchte Grenzregion hat. Über solche indirekten institutionellen Mechanismen hinaus wurde in der Entwicklungsgeschichte der deutsch-dänischen Grenzkooperation aber auch der direkte Einfluss der EU deutlich, welcher vom Anreiz der Bereitstellung von Förderprogrammen ausgeht. Anhand dieser indirekten sowie direkten institutionellen Mechanismen wurde belegt, dass in der Grenzregion der Tat Prozesse der vertikalen Europäisierung wirksam sind.

Im Blick auf die horizontale Europäisierung wurde des Weiteren untersucht, inwieweit die deutsch-dänische mit anderen Grenzregionen zusammenarbeitete und ob dieses einen Erfahrungsaustausch beförderte. Die Fallstudie zeigte, welche Rolle die AGEK in diesem Austausch insofern innehat als die Region schon bei ihrer Entstehung durch die anderen bereits existierenden Grenzregionen inspiriert wurde. Die Region Sønderjylland-Schleswig nimmt seitdem aktiv am Austausch mit anderen Regionen teil. Dieser lässt sich schwerlich auf den Bereich der Verkehrsplanung begrenzen. Positive Praxen anderer Grenzregionen sind den deutsch-dänischen Grenz-Akteuren bekannt, lassen sich aber nicht 1:1 auf die ihre Region übertragen, da die Gegebenheiten regional verschieden sind. Insgesamt aber kann der Einfluss anderer europäischer Grenzregionen auf die untersuchte Region als so bedeutsam eingeschätzt werden, dass von einer horizontalen Europäisierung gesprochen werden kann. Mittels des zugrunde gelegten Rahmens Europäisierungs-

Mechanismen ließ sich nicht nur zeigen, dass sondern auch warum Europäisierungsprozesse auch im Bereich von EU Grenzregionen wirksam sind.

Die grenzüberschreitende regionale Kooperation in der Verkehrsplanung ist dabei kein einzelnes Ergebnis, sondern Glied in einer Reihe von Entwicklungen innerhalb eines weiter andauernden Prozesses. Im Laufe der vergangenen Jahre wurden fortlaufend Fortschritte in der grenzüberschreitenden Koordination gemacht. Dennoch gibt es momentan nur wenige wirklich grenzüberschreitende gemeinsame Projekte. Die Prioritäten der Nationalstaaten liegen oftmals nicht direkt an der Grenze sondern in anderen Teilen des Landes. Die vorliegende Fallstudie hat deutlich gemacht, dass es durchaus zu einer Europäisierung von Verkehrspolitik auf regionaler Ebene innerhalb von Grenzregionen kommen kann. Es bleibt abzuwarten, wie sich die „bottom-up“ Europäisierung in diesem und anderen Politikfeldern durch grenzüberschreitende regionale Kooperation weiter entwickeln wird.

Anhang

Karte der Region
Sønderjylland-Schleswig



Auswahl der verwendeten Literatur

- Ahlke, Brigitte und Görmar, Wilfried "Transnationale Zusammenarbeit – Gemeinsame Verantwortung von Bund, Ländern und Kommunen" S. 520-535 in "Jahrbuch des Föderalismus Föderalismus, Subsidiarität und Regionen in Europa" 2008 Band 9 Europäisches Zentrum für Föderalismus-Forschung Tübingen, Nomos Verlag Baden-Baden
- AGEG Arbeitsgemeinschaft Europäischer Grenzregionen (Hrsg.) „Zusammenarbeit Europäischer Grenzregionen Bilanz und Perspektiven“ Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden 2008
- Auel, Katrin, „Europäisierung nationaler Politik“ S. 293- 320 in: Hans-Jürgen Biebling, Marika Lerch (Hrsg.) „Theorien der europäischen Integration“, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden, 2005
- Beckmann, Klaus J. „Verkehr in Europa grenzelos entfesselt? - Perspektiven, Handlungserfordernisse und Handlungsmöglichkeiten S. 13-56, in Grenzenloser Verkehr? Verkehr an Grenzen! Klaus Borchard (Hrsg.) Verlag der ARL (Akademie für Raumforschung und Landesplanung) Hannover 2006 Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL Band 229
- Blatter, Joachim, "Grenzüberschreitende Regionenbildung und europäische Integration: Erkenntnisse aus einem transatlantischen Vergleich, S. 257 – 278, in Thomas Conzelmann, Michèle Knodt (Hg.) „Regionales Europa – Europäisierte Regionen“, Campus Verlag, Frankfurt/Main, 2002
- Börzel, Tanja A.: „Kooperation statt Wettbewerb: Regionen vor der Herausforderung der Europäisierung. S. 123-139 in: Thomas Conzelmann, Michèle Knodt (Hg.) „Regionales Europa – Europäisierte Regionen“, Campus Verlag, Frankfurt/Main, 2002
- Börzel, Tanja A. und Thomas Risse: "Europeanization: The domestic impact of European Union Politics" S.483 – 504, in Knud Erik Jörgensen, Mark A. Pollack, Ben Rosamond (hrsg.) "Handbook of European Union Politics" SAGE Publications, London 2007 S. 485

- BMVBS Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) Schriftenreihe Forschung Heft 136 "Wirkung und Nutzen von transnationalen Projekten (INTERREG III B), Bonn 2009
- Cramer, Markus "Empirische Untersuchungen zu grenzüberschreitenden Kooperationen" INAUGURALDISSERTATION zur Erlangung des akademischen Grades eines Doktor der Sozialwissenschaften der Ruhr-Universität Bochum – Fakultät für Sozialwissenschaften- Bochum 1995
- Conzelmann Thomas, „Europäisierung der Regionenpolitik – Bilanz und Forschungsperspektiven“ S. 299 – 314, in Thomas Conzelmann, Michèle Knodt (Hg.) „Regionales Europa – Europäisierte Regionen“, Campus Verlag, Frankfurt/Main, 2002
- Conzelmann,Thomas und Knodt, Michèle, Regionales Europa – Europäisierte Regionen“,Campus Verlag 2002)
- Eising, Rainer "Europäisierung und Integration. Konzepte in der EU-Forschung" S. 387-416 in "Europäische Integration" Markus Jachtenfuchs und Beate Kohler-Koch (Hrsg.) Leske+Budrich, Opladen 2003
- Engel, Christian „Die 'Europäisierung' der Verwaltungen: Ein Blick auf die regionale Ebene“ S. 54- 68 in "Jahrbuch des Föderalismus Föderalismus, Subsidiarität und Regionen in Europa" 2002 Band 3 Europäisches Zentrum für Föderalismus-Forschung Tübingen, Nomos Verlag Baden-Baden
- Europäische Kommission: EU-Nachrichten, Themenheft Nr. 7, 6.2.2004, Europäische Kommission, Vertretung in der Bundesrepublik Deutschland, vwd, Vereinigte Wirtschaftsdienste, Eschborn 2004
- Europäische Kommission: „EU-Haushalt 2007 - Wohlstand, Solidarität und Sicherheit in Europa und darüber hinaus“, Europäische Kommission Hrsg., Amt für Veröffentlichungen, Europäische Gemeinschaften, 2006, Luxemburg
- Kevin Featherstone "Introduction: In the name of 'Europe'" Seite 3-26 in Kevin Featherstone und Claudio M. Radaelli (Hrsg.) "The politics of Europeanization" Oxford University Press, 2003

- Featherstone, Kevin und Claudio M. Radaelli "A Conversant Research Agenda" S. 331 – 341 in Kevin Featherstone und Claudio M. Radaelli (Hrsg.) "The politics of Europeanization" Oxford University Press, 2003
- Felder, Michael „Wie vollzieht sich der (bürokratische) Wandel von Staatlichkeit? Das Beispiel der Europäisierung des Mehrebenenverwaltungssystems Deutschlands“, TransState Working Papers No. 48, Bremen Sfb 597, „Staatlichkeit im Wandel“, 2007
- Gualini, Enrico "Multi-level Governance and Institutional Change - The Europeanization of Regional Policy in Italy." Urban and regional planning and development series) Ashgate Publishing Limited, Hants 2004
- Hahne, U. „Regionalpolitik im peripheren grenznahen Raum zwischen Schleswig-Holstein und Dänemark an der Schwelle der 90-er Jahre – Versuche zu mehr Eigenständigkeit“ S. 95-115, S.101 in „Raumpolitik in und für periphere, grenznahe Gebiete“ Heft 86 „Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung Hrsg. Prof. Dr. J. Maier, Bayreuth 1990
- Jachtenfuchs, Markus und Beate Kohler-Koch "Regieren und Institutionenbildung" S.11-46 in "Europäische Integration" Markus Jachtenfuchs und Beate Kohler-Koch (Hrsg.) Leske+Budrich, Opladen 2003
- Johnson, Corey M. "Cross-Border Regions and Territorial Restructuring in Central Europa: Room for More transboundary Space" S.177-191 in: European Urban and Regional Studies 2009; 16; 177
- Jung, Christian, „Subsidiarität in der Europäischen Verkehrspolitik?“, S. 1-22 in: Supranationale Verkehrspolitik – Konfliktpotentiale im europäischen Raum, Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V., Bergisch Gladbach, 1999
- Keating, Michael "Paradiplomatie und regionale Netzwerke" S. 43-53 in "Jahrbuch des Föderalismus Föderalismus, Subsidiarität und Regionen in Europa" 2002 Band 3 Europäisches Zentrum für Föderalismus-Forschung Tübingen, Nomos Verlag Baden-Baden

- Klatt, Martin „Fließende Grenzen in einer Grenzstadt: Sprache, Kultur, gesellschaftlicher Status und nationale Identität im Flensburg des langen 19. Jahrhunderts“ S. 315-330 in „Grenzregionen: Ein europäischer Vergleich vom 18. bis zum 20. Jahrhundert“ von Duhamelle, Christophe, Kossert, Andreas und Struck, Bernhard (Hrsg.), Campus Verlag 2007, Frankfurt am Main
- Klatt, Martin „Fra modspil til medspil? - Graenseoverskridende samarbejde i Sønderjylland/Schleswig 1945-2005“ Institut for Graenseregionsforskning Syddansk Universitet, Aabenraa 2006
- Knodt, Michèle „Regionales Europa – Europäisierte Regionen. Zwei Dekaden der Regionenforschung in der EU“, S. 11-38 in: Thomas Conzelmann, Michèle Knodt (Hg.) „Regionales Europa – Europäisierte Regionen“, Campus Verlag, Frankfurt/Main, 2002
- Kohler-Koch Beate 1999 “The evolution and transformation of European Governance” In Beate Kohler-Koch und Rainer Eising (Hrsg.) “The transformation of Governance in the European Union” Ruthledge S. 14-36 London
- Kohler-Koch, Beate, Thomas Conzelmann, Michèle Knodt, „Europäische Integration – Europäisches Regieren“, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden 2004
- Olsen, Johan P. “The Many Faces of Europeanization” JCMS 2002, Volume 40. Number 5. pp. 921-952
- Perkmann, Markus “Cross-Border Regions in Europe: Significance and Drivers of Regional Cross-Border Co-Operation” S. 153-171 in: European Urban and Regional Studies 2003; 10; 153
- Plehwe, Dieter: „Transformation europäischer Governance im Bereich der Verkehrspolitik“ S. 290-306 in Integration 3/08 31. Jahrgang, Juli 2008
- Putnam, Robert D. 1988 “Diplomacy and Domestic Politics: The logic of Two-Level Games” In: International Organization 42: 427-460
- Radaelli, Claudio M., “The Europeanization of Public Policy” S. 30, S. 27-56 in “The Politics of Europeanization” Kevin Featherstone and Claudio M. Radaelli (hrsg.), Oxford University Press, Oxford, 2003