

Manual for crossborder public transportation
Handbuch für den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr
Priročnik za čezmejni javni potniški promet



If you are organizing public transportation in any European borderland you know that the state borders are still a barrier even 30 years after the Schengen exists. You have to deal with different structures, infrastructure managers and laws in each country. Only a few issues are solved by overwhelming European law prescriptions.

This manual is about setting the state border to the level of borders of the region in the same country.

Below is described the experience of partners in project TRANS-BORDERS (2017-2020). This project was supported by the European Regional development fund through Central Europe program. Partners from 5 countries on two borderlands (AT, SI) and (CZ, DE, PL) dealt with following topics:

- **Plans for Improving rail infrastructure
Dresden - Wrocław and
Praha - Liberec - Gorlitz**
- **launching and improving cross borders bus lines and train lines**
- **Bus terminals - smooth access to trains**
- **Common structures for organizing and improving public transport in Borderlands (EGTC)**

If you have a taste and enough courage allow us to use the following manual and its hints for your regional public transport. You may find inspiration in.

Programming period 2021-2027 is being shaped at this moment and cross-border public transport will be an important topic.

It is not only about the EU funds. Most of the progress and outputs are or can be achieved by funds of the regional authorities and municipalities. It is about to persuade the authorities that the cross-border task is as important as a similar task inland.

Wenn Sie in einem europäischen Grenzgebiet den öffentlichen Personenverkehr planen und organisieren, wissen Sie, dass die Landesgrenzen auch nach 30 Jahren des Bestehens des Schengener Abkommens noch immer eine Barriere darstellen. Sie haben es in jedem Land mit unterschiedlichen Strukturen, Infrastrukturbetreibern und Gesetzen zu tun. Nur wenige Fragen werden durch übergeordnete europarechtliche Richtlinien gelöst.

In diesem Handbuch geht es darum, die Landesgrenze als Grenze zwischen Bundesländern zu verstehen.

Nachfolgend werden die Erfahrungen der Partner des Interreg CENTRAL EUROPE Projektes TRANS-BORDERS (2017 - 2020) beschrieben, welches durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung gefördert worden ist. Partner aus fünf Ländern in zwei Grenzgebieten (Österreich und Slowenien sowie Deutschland, Polen und Tschechische Republik) beschäftigten sich unter anderem mit den folgenden Themen:

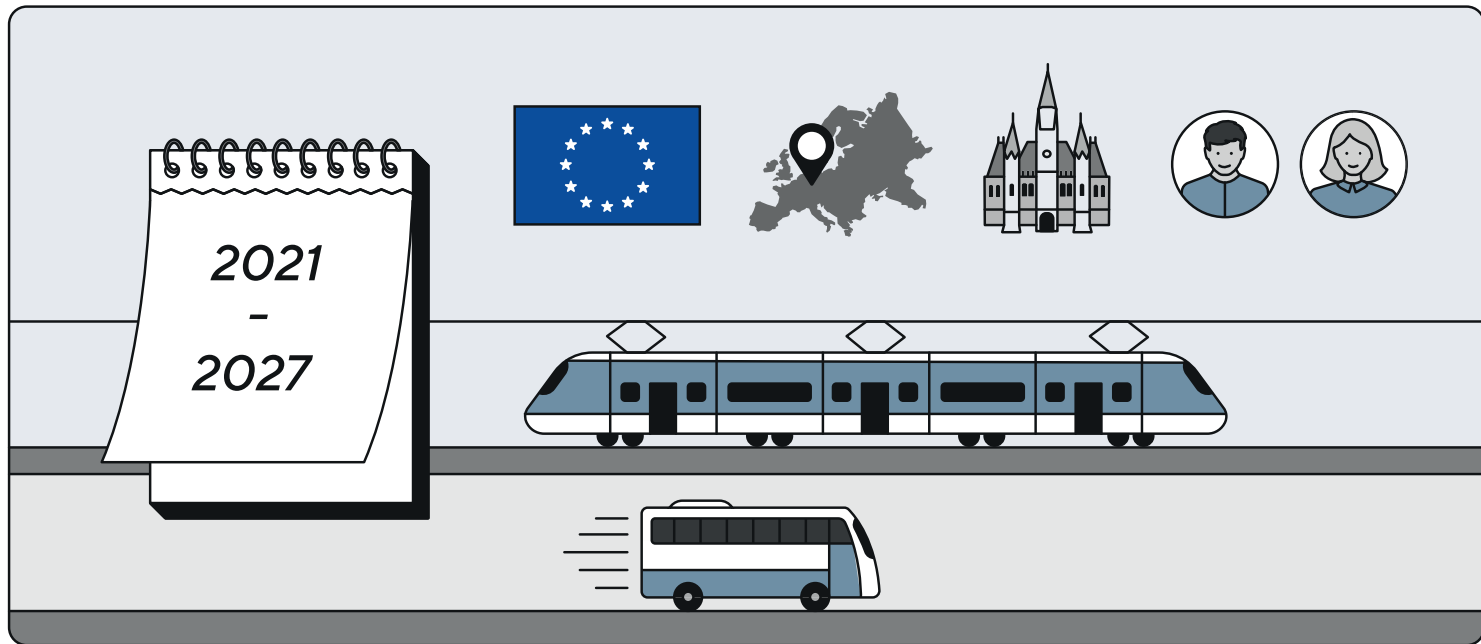
- Planungen zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur zwischen Dresden und Wrocław sowie im Korridor Prag-Liberec-Görlitz
- Stationen und Busbahnhöfe - reibungsloser Zugang zu den Zügen
- Einführung und Verbesserung grenzüberschreitender Bus - und Bahnlinien
- gemeinsame Strukturen für die Organisation und Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in den Grenzgebieten (EVTZ)

Haben Sie Ideen, sehen Potentiale oder Lücken im Verkehrsnetz zu Ihren Nachbarn und haben Mut zur Veränderung? Dann erhalten Sie mit dem folgenden Handbuch Hilfe für die Planung und Gestaltung

des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs. Vielleicht finden Sie darin Inspirationen für Ihre Region.

Die europäischen Programme für den Zeitraum 2021-2027 werden zurzeit gestaltet, worin der grenzüberschreitende öffentliche Verkehr eine wichtige Rolle spielen wird.

Es geht aber nicht vorrangig um die EU-Förderungen. Die meisten Fortschritte und Ergebnisse werden oder können durch Mittel der regionalen Behörden und Gemeinden erzielt werden. Es geht darum, die regionalen Entscheider davon zu überzeugen, dass die grenzüberschreitenden Aufgaben den nationalen Aufgaben ebenbürtig sind.



Če organizirate javni potniški promet v kakšnem izmed evropskih obmejnih območij, veste, da so državne meje 30 let po uveljavitvi Šengenskega sporazuma, ki omogoča prečkanje državnih mej brez mejne kontrole, za javni potniški promet še vedno velika ovira. Javni potniški promet je v posameznih državah različno organiziran z vidika tehničnih sistemov, upravljanja infrastrukture in zakonodaje. Skupno evropsko zakonodajo na področju javnega potniškega prometa čaka še veliko izzivov.

Namen priročnika je zmanjšati ovire v organizaciji lokalnega prekomejnega javnega potniškega prometa in jih postaviti na raven organizacije med-regijskih ali medobčinskih povezav znotraj iste države.

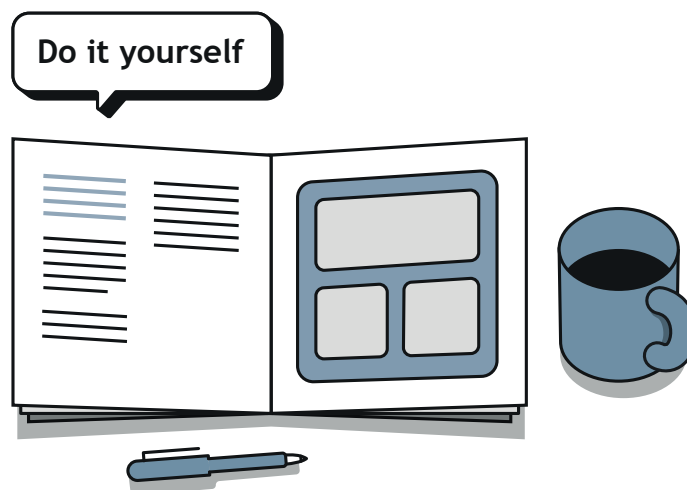
V nadaljevanju so opisane izkušnje partnerjev v projektu TRANS-BORDERS (2017–2020), ki ga je sofinanciral Evropski sklad za regionalni razvoj (ESRR) v okviru programa Interreg Srednja Evropa. Partnerji iz petih držav so na obmejnem območju med Avstrijo in Slovenijo ter na češko-nemško-poljski tromeji obravnavali naslednje teme:

- načrte za izboljšanje železniških povezav Dresden-Vroclav in Praga-Liberec-Görlitz,
- uvedbo novih in izboljšanje obstoječih čezmejnih avtobusnih in železniških linij,
- avtobusne terminale za lažji dostop do vlakov,
- skupne organizacije za izboljšanje javnega potniškega prometa v obmejnih območjih – Evropsko združenje za teritorialno sodelovanje (EZTS)

Če vas zanima, vam lahko nasveti v tem priročniku pomagajo pri razvoju vašega regionalnega javnega potniškega prometa.

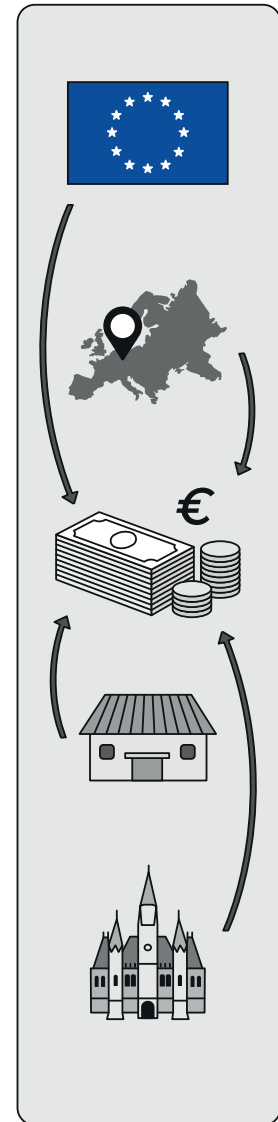
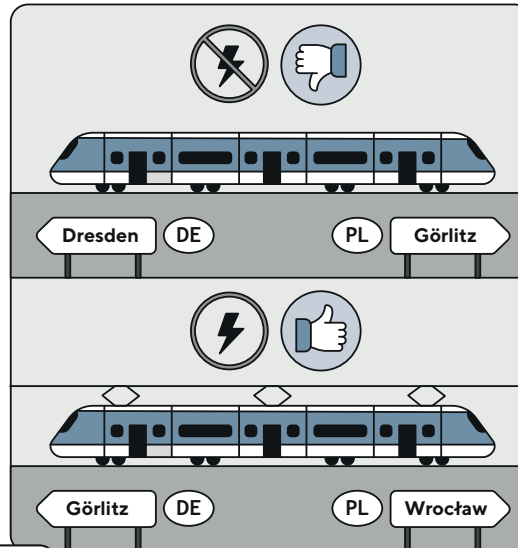
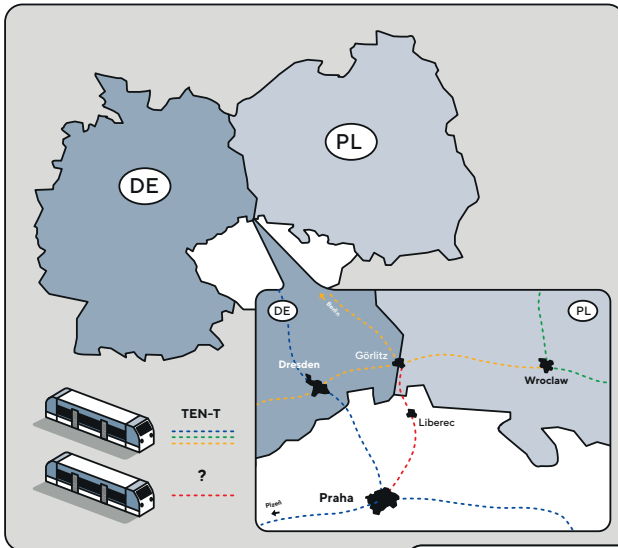
Čezmejni javni potniški promet bo pomembna tema finančnega programskega obdobja EU za obdobje 2021–2027, ki je trenutno v fazi oblikovanja.

Ne gre zgolj za sredstva EU. Večino napredka in dosežkov se lahko doseže s sredstvi regionalnih in občinskih oblasti. Potrebno jih je prepričati, da je čezmejni vidik javnega potniškega prometa vsaj tako pomemben kot javni potniški promet znotraj države.

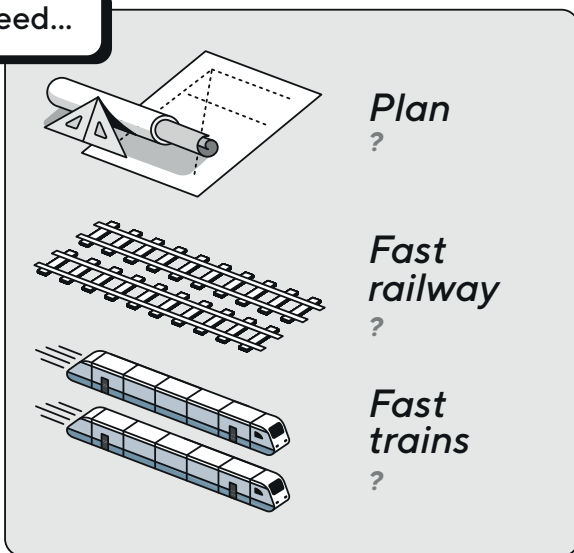
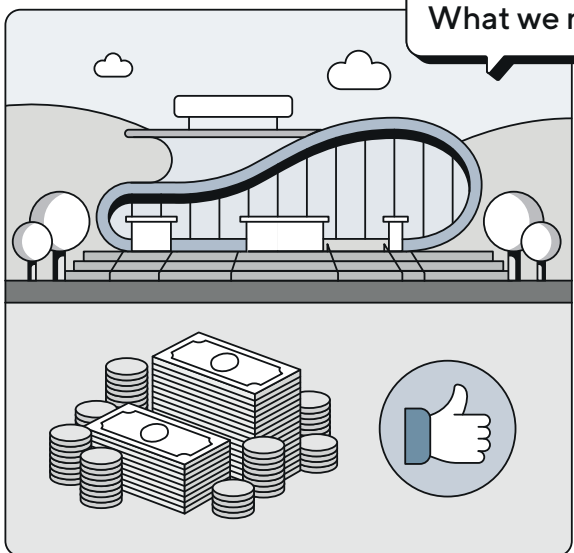


Rail infrastructure improvement
Verbesserung der Schieneninfrastruktur
Izboljšanje železniških povezav

Connecting to the main European rail network TEN-T



What we need...



If your region does not lay on the main European rail lines, even if you lay on them just in the peripheral region, your rail lines does not interest your infrastructure manager the same as the rail tracks between the same big cities inland.

To get the appropriate attention for your cross-border rail line, you should help it a little bit by supporting your state infrastructure manager on both sides of the border by finding arguments, benefits, and explanations that advocate your proposition.

In TRANS-BORDERS the German partners elaborated the plan for electrification of the Dresden - Görlitz rail line. The polish section Görlitz/Zgorzelec - Wrocław is already electrificated.

The issue of the exchange point of 2 different voltage system in Görlitz rail station is examined in the study.

Czech partner KORID LK struggles for adding the rail line Praha - Liberec - Görlitz to the TEN-T comprehensive network and finding benefits for any higher investments in these tracks in the future.

Polish partner took care of new rolling stock for cross border traffic.

Wenn Ihre Region außerhalb der wichtigsten europäischen Eisenbahntrassen liegt, selbst wenn Sie nur in einer Randregion liegt, wecken die Eisenbahnlinien ihrer Region oftmals nicht so sehr das Interesse der Infrastrukturbetreiber, wie beispielweise Eisenbahnverbindungen zwischen ähnlich großen und bedeutsamen Städten im Landesinneren. Um aber die angemessene Aufmerksamkeit für grenzüberschreitende Eisenbahnlinien zu erhalten, müssen sie fundierte Argumente finden, die Vorteile erläutern und diese den Infrastrukturbetreibern auf beiden Seiten der Grenze vorstellen.

Innerhalb des Projektes TRANS-BORDERS haben die deutschen Partner den Plan für die Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen Dresden und Görlitz ausgearbeitet. Der polnische Abschnitt von Görlitz/Zgorzelec nach Breslau ist bereits elektrifiziert. Die Frage des Austauschpunktes von zwei verschiedenen Spannungssystemen im Bahnhof Görlitz wurde zudem im Rahmen einer Studie untersucht. Der tschechische Partner KORID LK setzte sich dafür ein, dass die Bahnstrecke von Prag über Liberec nach Görlitz in das TEN-T-Gesamtnetz eingebunden wird, um möglicherweise künftig höhere Investitionen für diese Strecken zu erhalten. Der polnische Partner untersuchte neue Fahrzeugkonzepte für den grenzüberschreitenden Verkehr.

Ali skozi vašo regijo ne vodi nobena pomembnejša evropska železniška proga? Ali se nahajate ob kakšni od njih le v obrobni območju? Ali upravljavec železniške infrastrukture vaši železniški progi posveča manj pozornosti kot železniškim progam med velikimi mesti v notranjosti vaše države?

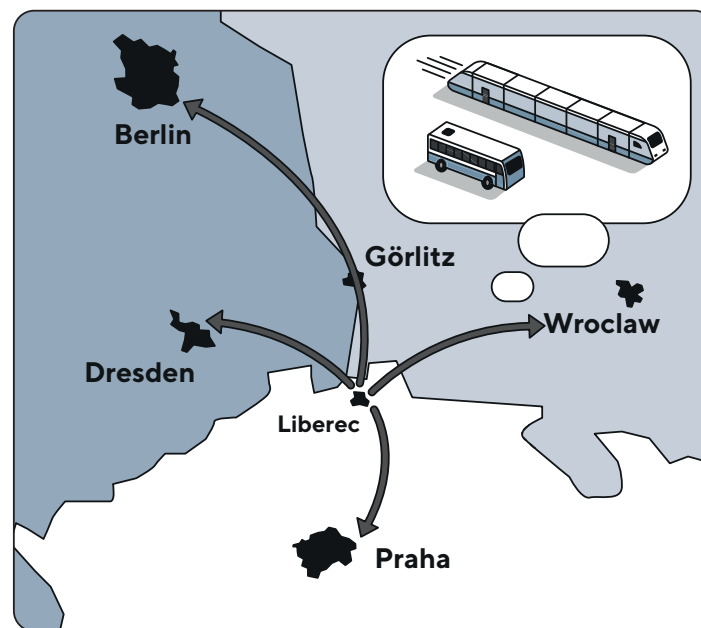
Da boste za vašo čezmejno železniško povezavo pridobili primerno pozornost, lahko pomagate tako, da podprete upravljavce državne infrastrukture na obeh straneh državne meje z iskanjem argumentov, koristi in razlag, ki zagovarjajo vaš predlog.

V projektu TRANS-BORDERS so nemški partnerji pripravili načrt elektrifikacije železniške proge Dresden-Görlitz. Poljski odsek Görlitz/Zgorzelec-Vroclav je že elektrificiran.



V študiji je obravnavano vprašanje izmenjalne točke dveh različnih napetostnih sistemov na železniški postaji Görlitz.

Češki partner KORID LK si prizadeva, da bi železniška povezava Praga-Liberec-Görlitz postala del vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) in poudarja koristi prihodnjega večjega finančnega vlaganja vanjo. Poljski partner je poskrbel za nov železniški vozni park za čezmejni promet.

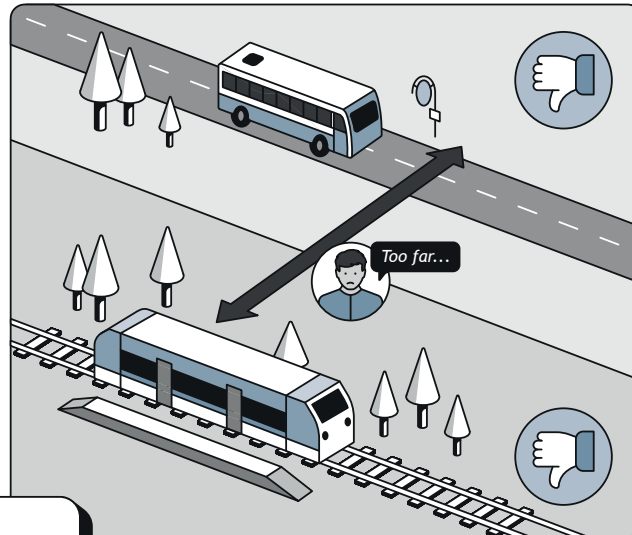
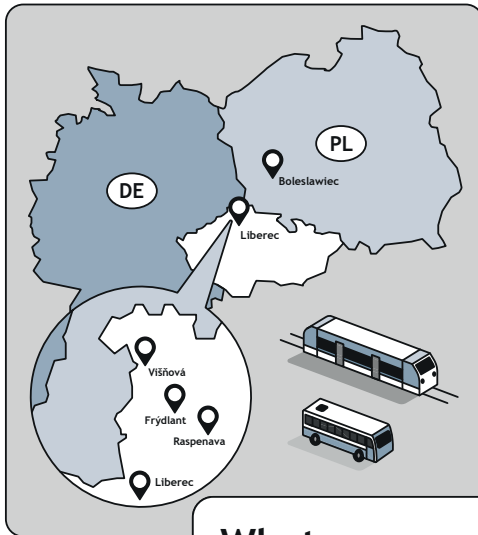


BUS-TRAIN terminals

Verknüpfungspunkte zwischen Zug und Bus

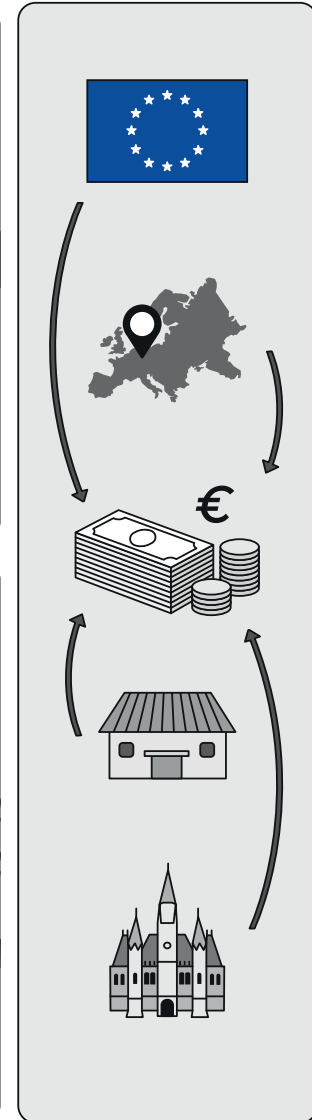
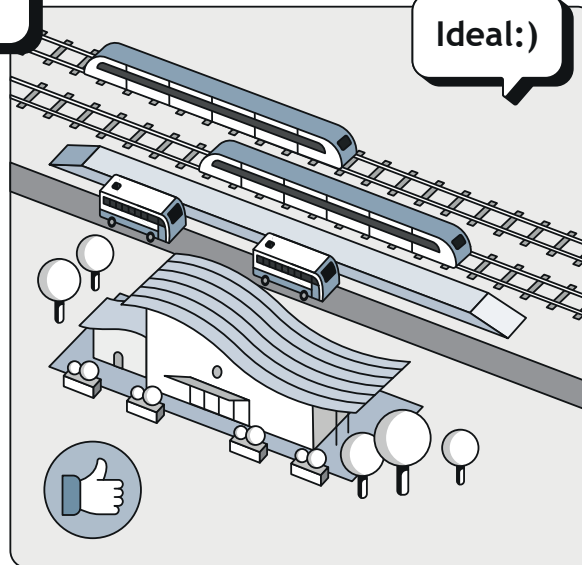
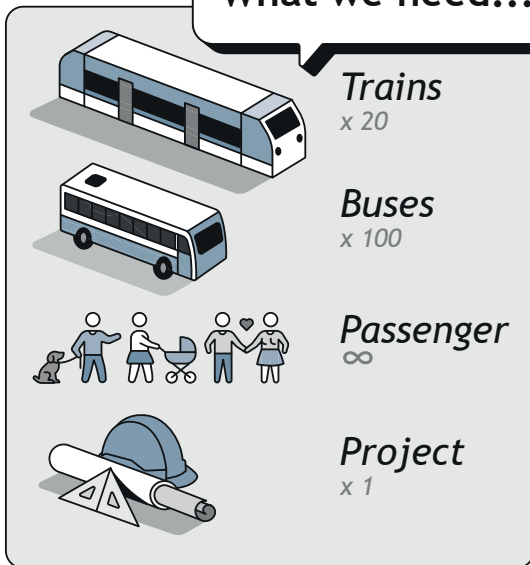
**Intermodalni avtobusno-železniški
potniški terminali**

TERMINALS (Bus + Trains)



What we need...

Ideal:)



To support the trains as a core of the cross-border public transport there are not only improved tracks that enable the quick connection between the cities, time tables with smooth connectivity between buses and trains are necessary as well.

The Exchange point needs to be as comfortable for a passenger to stay in public transport instead of going the whole journey by car. The access of passengers to the trains should be short and smooth without a difference if they come by walk, by bike, by bus or by car.

The same is valid for a transport hub in bigger cities on main tracks as planned in Boleslawiec (PL) or in Liberec (CZ), and as well for join bus and train stations in smaller cities and villages of course in much smaller measures (bus stops by rail station in Frýdlant region). And in the end, even the last bus stop needs some basic facility the passengers could feel comfortable enough to prefer public transport before their own cars. Common experience of public transport organizations from different countries can help to improve the nowadays state (as the study made by Land Kärnten).

Um den Schienenpersonenverkehr als Kernstück des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs zu unterstützen, ist einerseits der Ausbau der Infrastruktur wichtig, um eine schnelle Verbindung zwischen den Städten zu ermöglichen. Andererseits sind auch die Zubringersysteme über eine Koordinierung der Fahrpläne so abzustimmen, dass ein

reibungsloser Übergang zwischen Bussen und Zügen erfolgen kann.

Eine Umsteigeverbindung wirkt auf den Fahrgast in der Regel weniger attraktiv, als eine Direktverbindung mit nur einem Verkehrsmittel. Möchte man aber genau diese Mobilitätsangebote ausbauen, muss der jeweilige Umsteigepunkt so attraktiv ausgestattet sein, dass ein Fahrgast auf den öffentlichen Verkehr zurückgreifen wird, anstatt die gesamte Strecke mit dem Auto zurückzulegen. Der Zugang der Fahrgäste zu den Zügen sollte dabei kurz, bequem und reibungslos sein. Es sollte keinen Unterschied machen, ob sie zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem Bus oder mit dem Auto zum Bahnhof anreisen.

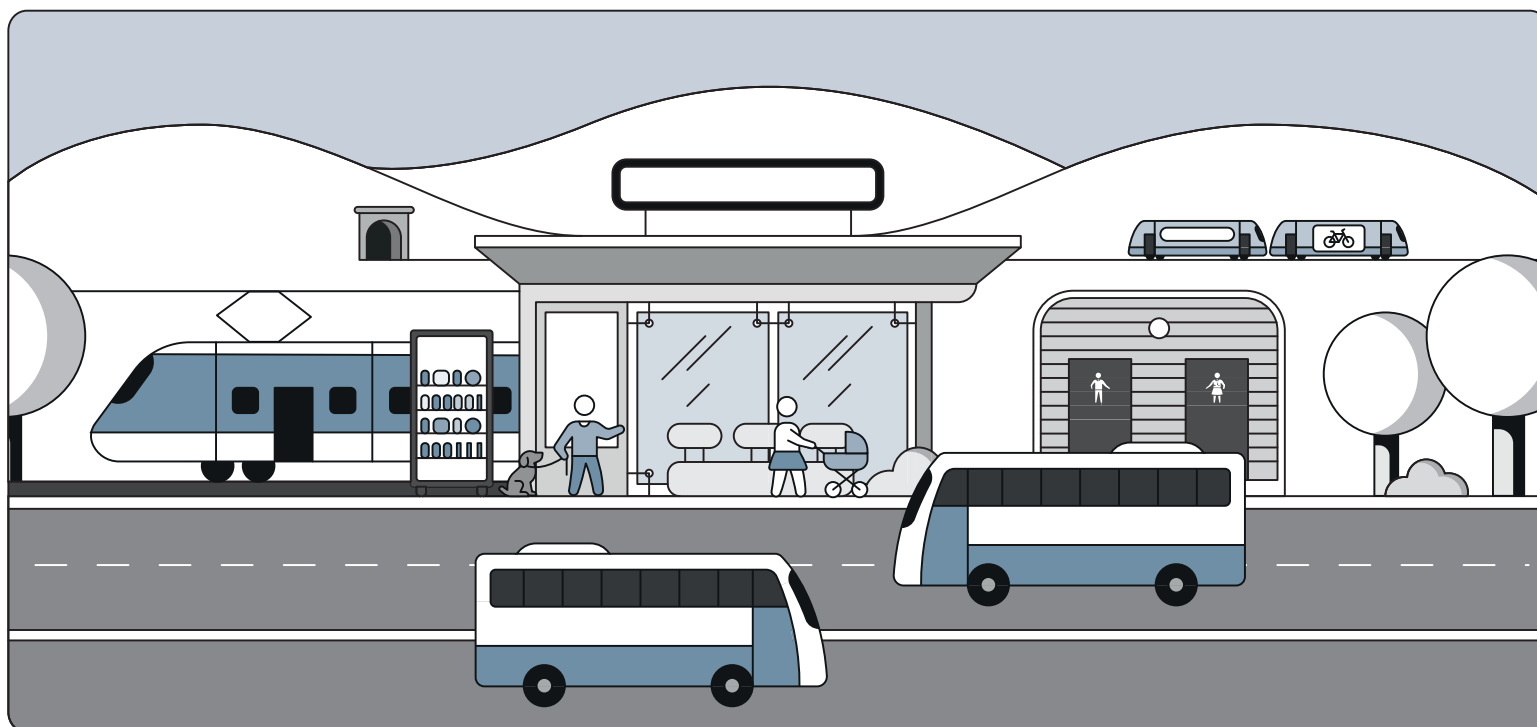
Das Gleiche gilt für Verkehrsknotenpunkte in größeren Städten, wie sie zum Beispiel in Bolesławiec (Polen) oder Liberec (Tschechische Republik) geplant sind, sowie gleichermaßen für gemeinsame Bus - und Zugbahnhöfe in kleineren Städten und Gemeinden (in kleineren Dimensionen und Maßnahmen, zum Beispiel beim Ausbau der Bushaltestellen am Bahnhof in der Region Frýdlant). Insgesamt benötigen Bushaltestellen eine gewisse Grundausstattung, damit sich die Fahrgäste zum einen sicher und wohl fühlen und zum anderen auch Wartezeiten bequem überbrücken können, so dass sie den öffentlichen Verkehr dem Auto vorziehen. Die gemeinsamen Erfahrungen der ÖPNV-Organisationen aus verschiedenen Ländern können dazu beitragen, den heutigen Zustand zu verbessern, beispielsweise durch die Studie des Bundesland Kärnten in Österreich.

Za podporo železniškemu potniškemu prometu kot hrbtenici čezmejnega javnega potniškega prometa ni dovolj le izboljšava prog, ki omogočajo hitro povezavo med mesti. Potrebni so tudi usklajeni vozni redi med avtobusi in vlaki.

Privlačne prestopne točke morajo potnikom omogočiti osebnemu prevozu konkurenčno in prijetno potovanje z javnim potniškim prometom. Dostop do vlaka mora biti kratek in udoben, ne glede na to, ali na železniško postajo prideš peš, s kolesom, z avtobusom ali avtomobilom.

Enako velja za mobilnostne centre v večjih mestih ob glavnih progah, kot je načrtovano v Boleslawiecu

na Poljskem ali Liberecu na Češkem, ter za povezavo nekdam ločenih avtobusnih in železniških postajališč v manjših mestih in naseljih, kot je to primer Frýdlant na Češkem. Navsezadnje pa tudi končno avtobusno postajališče potrebuje nekaj osnovnih storitev za udobno počutje potnikov, da bodo namesto prevoza z lastnimi avtomobili raje izbrali javni potniški promet. Kot je pokazala študija avstrijske dežele Koroške, lahko skupne izkušnje organizacij s področja javnega potniškega prometa iz različnih držav pripomorejo k izboljšanju današnjega stanja na področju javnega potniškega prometa.

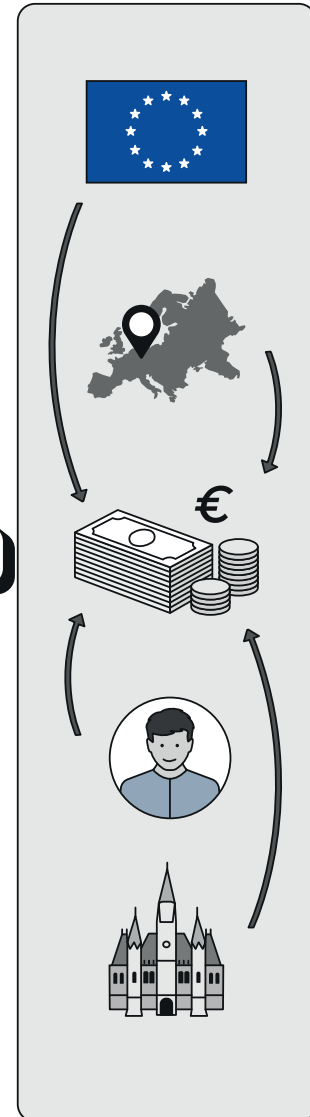
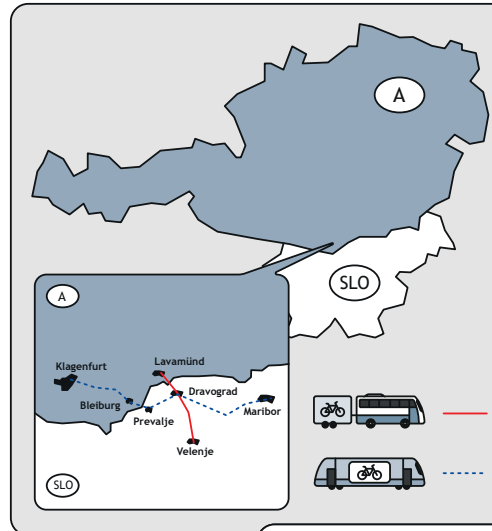
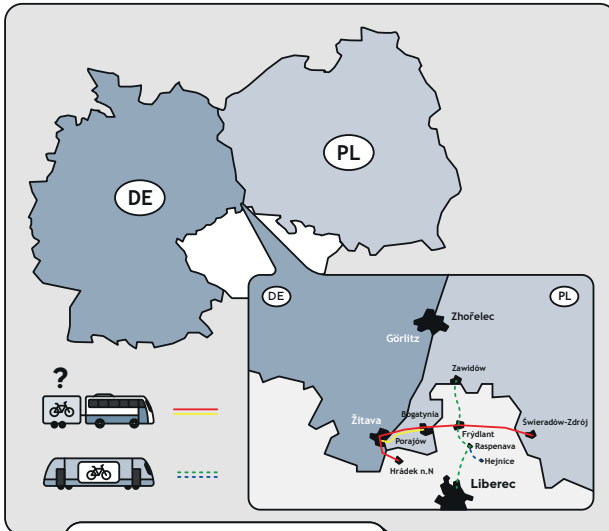


Cross-border bus and train lines

Grenzüberschreitende Bus- und Bahnlinien

Čezmejne avtobusne in železniške linije

Bus and train lines across borders



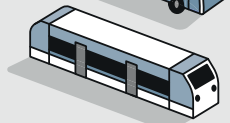
What we need...



Buses
3-6



Bicycle lifts
3-6

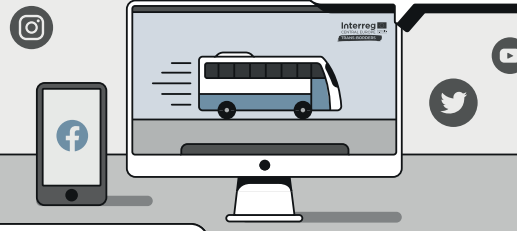


Trains
15



Passenger
∞

advertisement



cooperation agreement



Cross borders bus line and train lines could be a bit easier than previous topics. Here is necessary to find a common language with public transport coordinators on both sides of the borders. The structures are different in many countries. In TRANS-BORDERS example, in Austria, in the Czech Republic and in Germany the regional authorities (Land Kärnten, Liberecký kraj, Lankreis Görlitz) are responsible for the regional bus and train services. The association as ZVON and the Company KORID provide the professional service to the Regional authorities and coordinate the regional service with state-ordered long-distance trains and municipal transportation.

In Slovenia, the Ministry of Infrastructure is responsible for all regional and long-distance trains and buses and the local Development agencies (RRA Koroška) are here to communicate the ideas and will of the region. In Poland the regional bus transport is still mainly on a commercial basis, even this is changing slowly with new regulation enabling financing of the regional bus services by Wójewódstwo. In all countries, the municipalities can organize their municipal bus transport. This is a solution for finding partners in Poland (bus line 831a and 691).

Ordering the service to the first stop beyond the border is a possibility too.

Cooperation agreement with the partners beyond the border can solve the financing issue by the parties. The parties do not necessarily have to pay under the territorial principle. If there is a prevailing profit for a passenger from one of the side of the border, then there is nothing against this party pays the service even beyond the border. In final, it can be equalized on another line which is more useful for other parties.

The pivotal for successful start and existence of the newly launched crossborder bus or train lines are proper, stable and longlasting common marketing pointed to the passenger in all of the involved countries. Bi or trilingual timetables and all the information about the service are a matter of course. It has been tested on the 691 bus line. Even very intensive marketing on this attractive bus line has the space for improvement. The passenger from one side of the line in Czech, Germany, and Poland are interested in some other destinations than the passengers from the other end of the line in resort Świeradów-Zdrój.

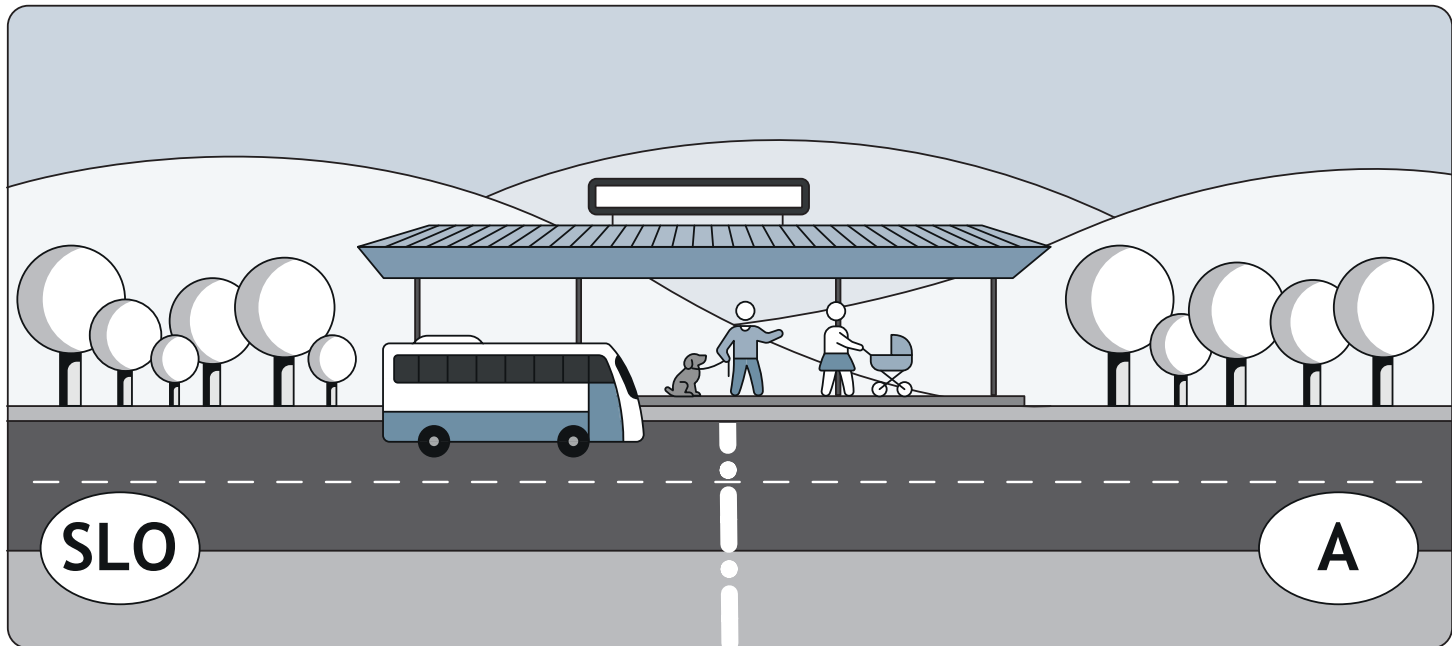
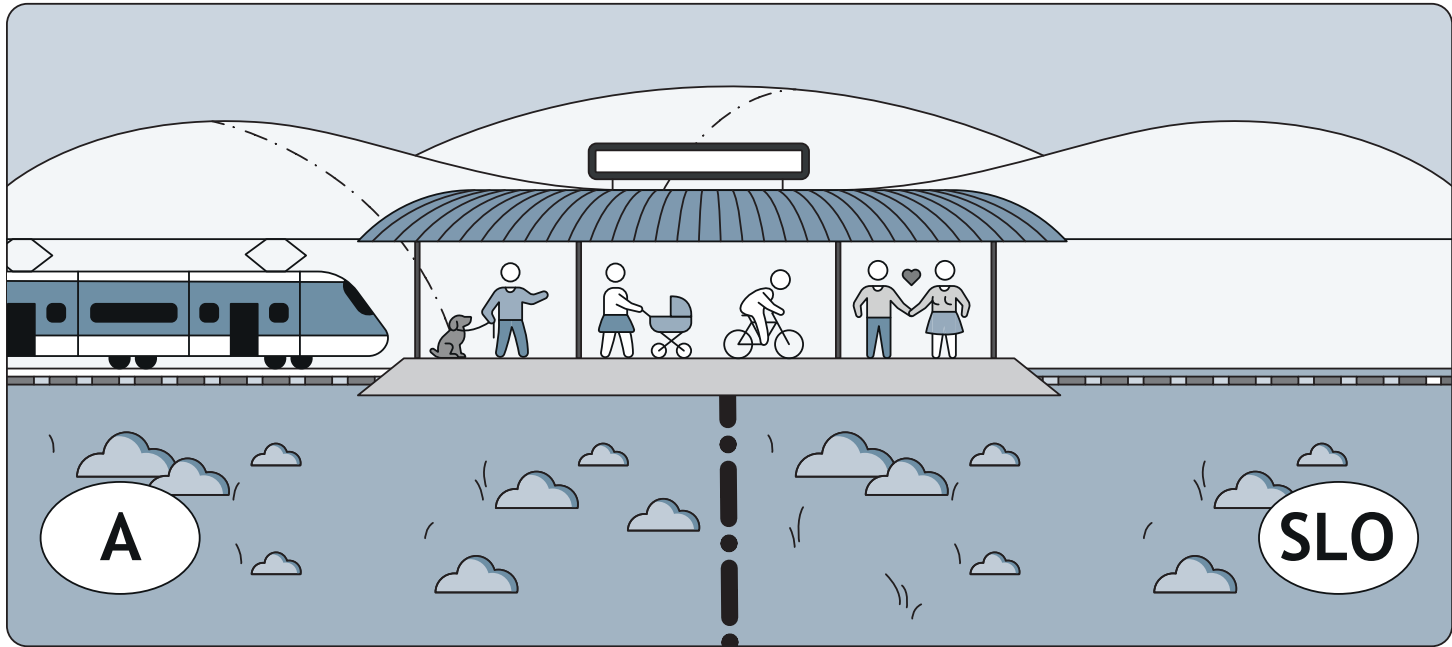
Bei grenzüberschreitenden Bus - und Bahnlinien ist es notwendig, eine gemeinsame Sprache mit den Koordinatoren des öffentlichen Verkehrs auf beiden Seiten der Grenzen zu finden. Die Strukturen, der rechtliche Rahmen und Finanzierungsmöglichkeiten sind in vielen Ländern unterschiedlich geregelt. Im Projekt TRANS-BORDERS zum Beispiel in Österreich, in der Tschechischen Republik und in Deutschland sind die regionalen Behörden (Land Kärnten, Liberecký kraj, Landkreise Görlitz und Bautzen) für den regionalen Bus - und Bahnverkehr zuständig. Der sächsische Verband ZVON und die tschechische Firma KORID LK bieten den Regionalbehörden professionellen Service und koordinieren den Regionalverkehr mit den staatlich bestellten Nah - und Fernzügen und dem städtischen Nahverkehr.

In Slowenien ist das staatliche Infrastrukturministerium für alle Regional - und Fernverkehrszüge und Busse zuständig. Die lokalen Entwicklungsagenturen, beispielweise der Projektpartner RRA Koroška, haben die Aufgabe, die Ideen und den Willen der einzelnen Regionen an übergeordnete Stellen zu vermitteln. In Polen erfolgt der regionale Busverkehr nach wie vor hauptsächlich auf kommerzieller Basis. Mittels neuer Regelungen, welche die Finanzierung des regionalen Busverkehrs durch die Wojewodschaften ermöglicht, ändert sich das bestehende System langsam. In allen Partnerländern können die Gemeinden ihren städtischen Busverkehr selbständig organisieren. Diese Selbständigkeit war eine Lösung, um Partner in Polen für die grenzüberschreitenden Buslinien

831a und 691 zu finden. Auch die Bestellung des Verkehrs bis zur ersten Haltestelle jenseits der Grenze ist eine Möglichkeit.

Kooperationsvereinbarungen mit allen Beteiligten auf beiden Seiten der Grenze können auch die Finanzierungsfrage lösen. Die Parteien müssen den Verkehr nicht zwangsläufig nach dem Territorialprinzip finanzieren. Wenn für einen Fahrgast von einer der beiden Seiten der Grenze ein überwiegender Gewinn erzielt wird, dann spricht nichts dagegen, dass ein Beteiligter die Dienstleistung auch jenseits der Grenze bezahlt. Schließlich kann er auf einer anderen Linie ausgeglichen werden, was für andere nützlicher ist.

Entscheidend für den erfolgreichen Start und das Bestehen der neu in Betrieb genommenen grenzüberschreitenden Bus - oder Bahnlinien ist eine ordnungsgemäße, stabile und langfristige gemeinsame Vermarktung, die auf die potentiellen Fahrgäste in allen beteiligten Ländern ausgerichtet ist. Zwei - oder dreisprachige Fahrpläne und alle Informationen über den Service sind eine Selbstverständlichkeit. Bei TRANS-BORDERS wurde dies bei der Buslinie 691 getestet. Aber auch ein sehr intensives Marketing auf dieser attraktiven Buslinie durch drei Länder bietet immer noch Raum für Verbesserungen. Die Fahrgäste im ersten Abschnitt der Linie in der Tschechischen Republik, Deutschland und Polen interessieren sich für andere Ziele, als beispielsweise die Fahrgäste vom anderen Ende der Linie am Urlaubsort Świeradów-Zdrój.



Upravljalci javnega potniškega prometa na obeh straneh državne meje morajo pri organizaciji čezmejnih avtobusnih in železniških linij najti skupni jezik. Organiziranost javnega potniškega prometa je v posameznih državah dokaj različna. V projektu TRANS-BORDERS so na primer v Avstriji, na Češkem in v Nemčiji regijske oblasti (dežela Koroška, okraj Liberec, okraj Görlitz) odgovorne za regionalne avtobusne in železniške storitve. Združenji za upravljanje javnega potniškega prometa, kot sta ZVON (okraj Görlitz) in KORID (okraj Liberec), zagotavljata strokovno podporo regionalnim oblastem in usklajujeta regionalni potniški železniški in avtobusni promet z državnimi železniškimi prevozi na dolge razdalje in občinskim javnim potniškimi prometom.

V Sloveniji je Ministrstvo za infrastrukturo odgovorno za ves medkrajevni železniški in avtobusni promet. Regionalne razvojne agencije (na primer RRA Koroška) pa lahko le sporočajo ideje in želje regije. Na Poljskem regionalni avtobusni promet večinoma še vedno poteka na tržni osnovi, čeprav se to počasi spreminja z novo uredbo, ki regijam omogoča financiranje regionalnih avtobusnih linij. To je bila rešitev za iskanje partnerjev na Poljskem za novi čezmejni avtobusni liniji 831a, ki povezuje kraje Bogatynia in Porajów na Poljskem in Zittau v Nemčiji ter 691, ki povezuje mesto Hrádek nad Nisou na Češkem, Zittau v Nemčiji, Bogatynia na Poljskem, češka Frýdlant in Raspenava ter Świeradów-Zdrój na Poljskem.

Obstaja tudi možnost naročanja storitve javnega potniškega prometa do prvega postajališča čez državno mejo.

Financiranje se lahko uredi s sporazumi o sodelovanju med partnerji na obeh straneh državne meje. Ni potrebno, da si pogodbenice delijo stroške strogo po teritorialnem načelu. Če je prevoz potnikov na čezmejni liniji na eni strani državne meje dobičkonosen, lahko potniki na isti liniji prevoz plačajo tudi v drugi državi. Na koncu se to poravna na drugi čezmejni liniji, ki je v domeni pogodbenice iz druge države.

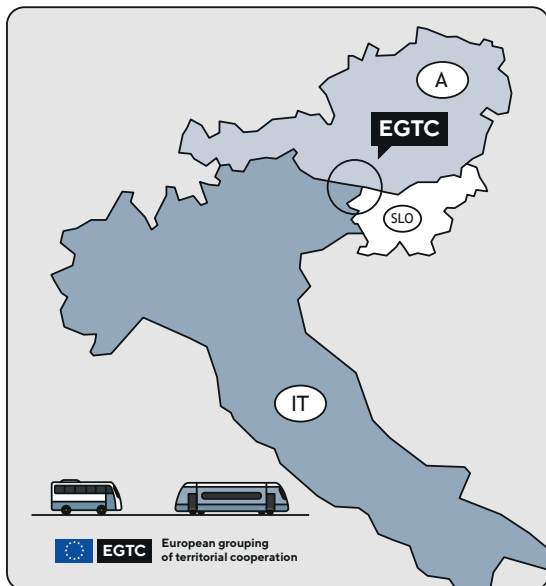
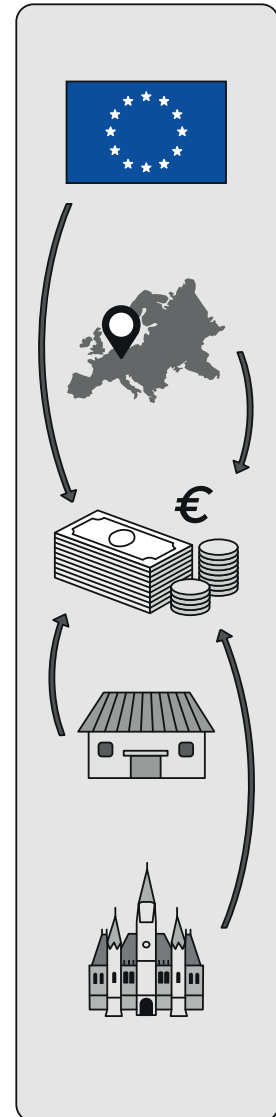
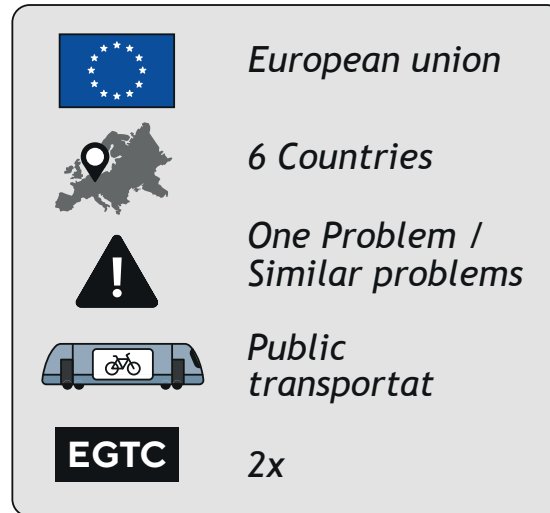
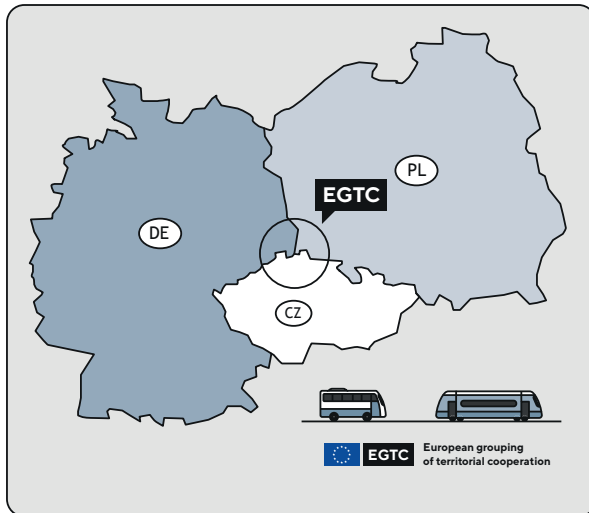
Ključnega pomena za uspešno uvajanje in dolgoročni obstoj novih čezmejnih avtobusnih ali železniških linij je stalno in skupno trženje vseh sodelujočih držav. Dvo- ali trijezični vozni redi z vsemi informacijami o storitvi čezmejnega javnega potniškega prometa morajo biti samoumevni. To je bilo preizkušeno na avtobusni liniji 691 med Nemčijo, Poljsko in Češko. Seveda bi bilo uspešno trženje te privlačne čezmejne avtobusne linije lahko še boljše. Potnike s češke in nemške strani zanimajo druge destinacije kot pa potnike z drugega konca proge v poljskem letovišču Świeradów-Zdrój.

EGTC
(European grouping of territorial cooperation)

EVTZ (EGTC)
(Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit)

EZTS
Evropsko združenje za teritorialno sodelovanje

Memorandum: cooperation in the region EGTC



There is a lot of crossborder cooperation already set up with different levels and intensity of cooperation: from the partnership between municipalities and regional authorities, via different working groups to Euroregion. In all of the cases, there are as many subjectivities as the involved countries.

European commission whenever dealing with any crossborder topic really appreciates one partner with a clear structure and strategy representing all involved parties.

Such structures already exist from 2013 (Regulation (EU) 1082/2006 as amended by the regulation (EU) 1302/2013) and prove their advantage practically.

The European Grouping of Territorial Cooperation (EGTC) is a legal entity and as such, will enable regional and local authorities and other public bodies and any other public body (Associations) from different member states, to set up cooperation groupings with a legal personality.

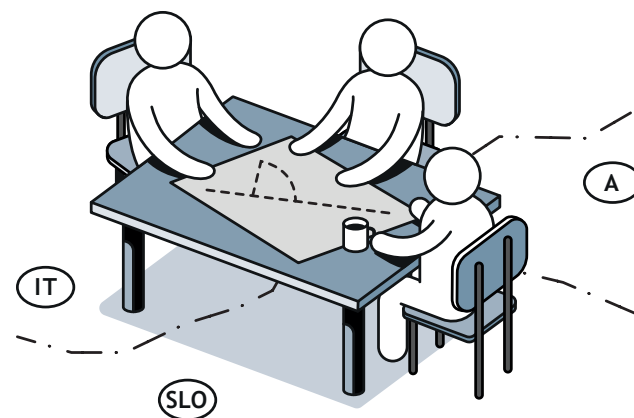
EGTC convention sets out in particular:

- **The name of the EGTC and its headquarters**
- **The list of members**
- **The area it covers**
- **Its objective**
- **Its mission**
- **Its duration**

To work effectively narrower focus of the topics and smaller areas are the advantages. In TRANS-BORDERS case there was examined the possibility of extension of EGTC NOWUM covering long CZ/PL border. The aim was to extend it to neighbour DE areas and CZ regions. It appears it would be too spreaded and the focus would not be concentrated appropriately.

Therefore new EGTC on Borderland CZ/DE/PL on the area of nowadays Euroregion NISA/NEISSE/NYSA is an option. Public transport issue can be the only topic at the beginning. An example of transforming the Euroregion to an EGTC already exists on DE/NL border (EGTC PAMINA).

More about TRANS-BORDERS project: www.interreg-central.eu/Content.Node/TRANS-BORDERS.html



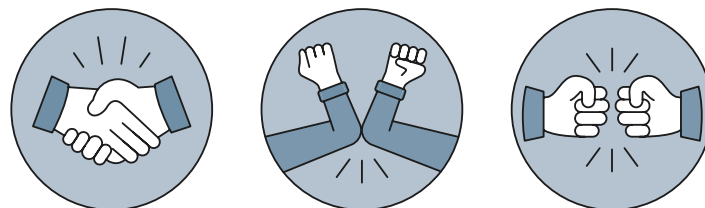
Es gibt bereits zahlreiche grenzüberschreitende Kooperationen auf unterschiedlichen Ebenen und mit unterschiedlichen Intensitäten der Zusammenarbeit: von einer Partnerschaft zwischen Gemeinden und regionalen Behörden über verschiedene Arbeitsgruppen bis hin zu Euroregionen.

Die Europäische Kommission schätzt bei allen grenzübergreifenden Themen einen Partner mit einer klaren Struktur und einer einheitlichen Strategie, der alle beteiligten Parteien vertritt. Solche Strukturen bestehen bereits seit 2013 (Verordnung (EU) 1082/2006 in der Fassung der Verordnung (EU) 1302/2013) und sie haben ihren Vorteil in der Praxis erwiesen.

Ein Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit ist eine juristische Person und als solche wird er es regionalen und lokalen Behörden und anderen öffentlichen Einrichtungen sowie allen anderen öffentlichen Körperschaften (Verbänden) aus verschiedenen Mitgliedsstaaten ermöglichen, Kooperationsverbände mit Rechtspersönlichkeit zu gründen. Feste Bestandteile eines EVTZ-Abkommens sind:

- **der Namen des EVTZ und seinen Sitz,**
- **die Liste der Mitglieder,**
- **das Gebiet, welches durch das EVTZ abgedeckt wird,**
- **seine Ziele und Aufträge sowie**
- **seine Dauer des Bestehens.**

Die Vorteile eines EVTZ, sind eine engere Fokussierung der Themen sowie kleinere Bereiche, welche eine effektive Bearbeitung möglich machen. Im Fall von TRANS-BORDERS wurde unter anderem die Möglichkeit einer Ausweitung des bestehenden EVTZ NOVUM entlang der polnisch-tschechischen Grenze geprüft. Ziel war es somit, das EVTZ NOVUM auf benachbarte deutsche Gebiete und Regionen zur Tschechischen Republik und zu Polen auszudehnen. Es kristallisierte sich jedoch heraus, dass die regio-



nale Ausdehnung des EVTZ NOVUM damit zu groß wäre und somit Themenschwerpunkt nicht angemessen bearbeitet werden könnten.

Daher ist ein neues EVTZ im Dreiländereck Deutschland, Polen und der Tschechischen Republik auf dem Gebiet der heutigen Euroregion NISA/NEISSE/NYSA eine sinnvolle Alternative. Für den Beginn eines EVTZ in der bestehenden Euroregion kann die Überführung der Themen des öffentlichen Verkehrs angestrebt werden. Ein Beispiel für die Umwandlung einer Euroregion in einen EVTZ gibt es bereits an der deutsch-französischen-Grenze mit dem EVTZ PAMINA.

Čezmejno sodelovanje v Evropi je prisotno na različnih teritorialnih ravneh in se glede na intenzivnost razlikuje med občinami in regionalnimi oblastmi prek različnih delovnih skupin do evroregij. Različnih pristopov je toliko, kot je sodelujočih držav.

Kadarkoli Evropska Komisija obravnava kakšno čezmejno temo, le-ta ceni partnerja z jasno strukturo in strategijo, ki zastopa vse vpletene strani.

Takšne učinkovite strukture čezmejnega sodelovanja obstajajo že od leta 2013 (Uredba (EU) 1082/2006, spremenjena z Uredbo (EU) 1302/2013).

Evropsko združenje za teritorialno sodelovanje (EZTS) je pravna oseba, ki bo regionalnim in lokalnim oblastem ter drugim javnim organom in drugim javnim organizacijam (združenjem) iz različnih držav članic omogočila, da ustanovijo skupine za sodelovanje, ki bodo imele status pravne osebe.

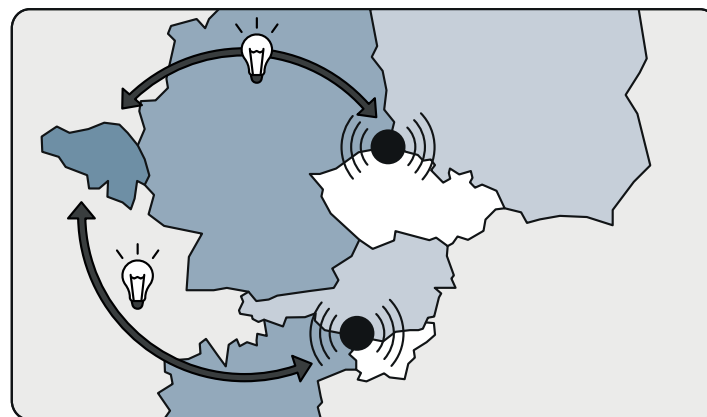
Konvencija o EZTS zlasti določa:

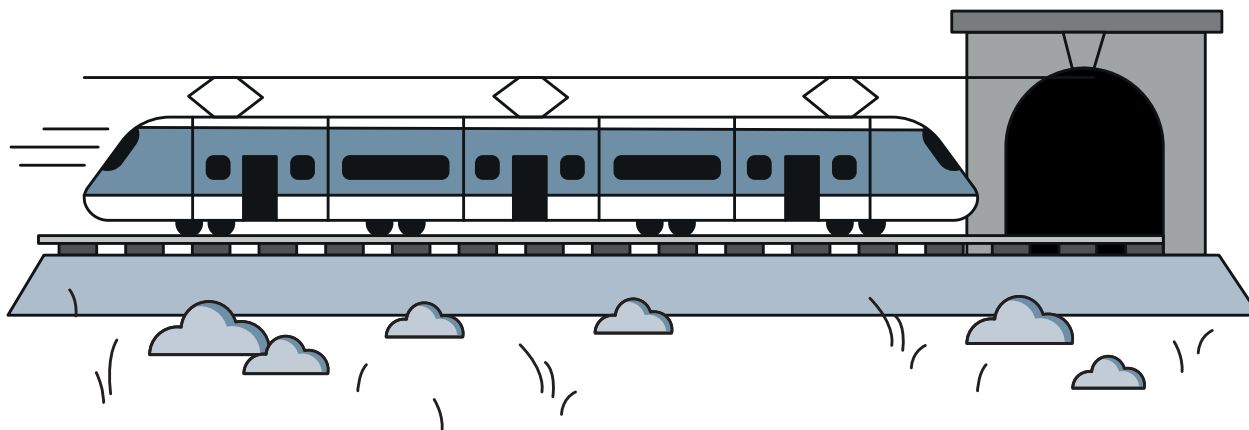
- ime EZTS in njegov sedež,
- seznam članov,
- območje, ki ga pokriva,
- njen cilj,
- njeno poslanstvo,
- njeno trajanje.

Ožji poudarek pri temah in manjša območja so prednosti za večjo učinkovitost dela EZTS. V primeru TRANS-BORDERS so proučili možnost razširitve EZTS NOWUM, ki obsega območje celotne češko-poljske državne meje. Razširiti so ga želeli še na sosednja območja v Nemčiji in na nekatere češke regije v notranjosti. Izkazalo pa se je, da se zaradi njegove teritorialne preobsežnosti ne bi bilo mogoče primerno ciljno usmeriti.

Zato obstaja možnost, da se na območju češko-nemško-poljske tromeje na Poljskem na območju današnje evroregije NISA/NEISSE/NYSA ustanovi novo območje EZTS. Začetno področje njenega delovanja so lahko izzivi s področja javnega potniškega prometa. Uspešen primer preoblikovanja evroregije v EZTS že obstaja, in sicer na obmejnem območju med Nemčijo in Nizozemsko (EZTS PAMINA).

Več o projektu TRANS-BORDERS: www.interreg-central.eu/Content.Node/TRANS-BORDERS.html





LAND  KÄRNTEN



RRAKOROŠKA
REGIONALNA RAZVOJNA AGENCIJA ZA KOROŠKO



STAATSMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFT
ARBEIT UND VERKEHR



Freistaat
SACHSEN



**DOLNY
ŠLASK**

