

## **UNTERRICHTUNG**

**durch die Landesregierung**

**Jahresbericht der Landesregierung zur Zusammenarbeit im Ostseeraum und zur maritimen Sicherheit für den Zeitraum 2010/2011**

## Inhaltsverzeichnis

### Einleitung

A.	Übergeordnete Themenstellungen.....	4
1.	Die EU-Strategie für den Ostseeraum und Mecklenburg-Vorpommern.....	4
1.1	Fortschritte in der Umsetzung der EU-Ostseestrategie .....	4
1.2	EU-Ostseestrategie in Mecklenburg-Vorpommern.....	6
1.3	Stand der Umsetzung im Schwerpunktbereich Tourismus .....	10
2.	Gremien der multilateralen Zusammenarbeit.....	13
2.1	Ostseerat .....	14
2.2	Helsinki-Kommission zum Schutz der Ostsee (HELCOM) .....	15
2.3	VASAB .....	16
2.4	Ostsee-Kommission der KPKR.....	16
2.5	Kooperation der Subregionen im Ostseeraum (Baltic Sea States Subregional Cooperation - BSSSC) .....	17
3.	Neue EU-Projekte mit Partnern aus dem Ostseeraum .....	18
3.1	Grundlagen der Analyse.....	18
3.2	Projekte im Rahmen der Europäischen territorialen Zusammenarbeit .....	19
3.3	Projekte unter Nutzung sonstiger EU-Programme.....	20
B.	Ostseepolitische Schwerpunkte der Staatskanzlei und der Ressorts .....	
	der Landesregierung.....	21
1.	Schutz der Ostsee .....	21
1.1	Eutrophierung.....	21
1.2	Minderung der Schadstoffemissionen durch den Schiffsverkehr .....	22
1.3	Landstromversorgung von Schiffen in Häfen .....	24
1.4	Aktivitäten der Wasserschutzpolizei .....	25
2.	Zusammenarbeit im Bereich Klimawandel.....	25
3.	Verkehrsanbindung des Landes .....	26
3.1	Transeuropäische Verkehrsnetze.....	26
3.2	Seeverkehre .....	27
3.3	Ausbau der Verkehrs- und Hafeninfrastrukturen .....	28
4.	Tourismus.....	30
5.	Gesundheitswirtschaft .....	34
6.	Mobilität von Arbeitnehmern und Arbeitnehmerinnen.....	35
7.	Maritime Raumordnung und Integriertes Küstenzonenmanagement .....	36
8.	Zusammenarbeit im Jugendbereich.....	37
9.	Wissenschaftskooperation.....	39
10.	Kulturelle Zusammenarbeit.....	42
C.	Maritime Sicherheit.....	42
D.	Fazit.....	44

## Einleitung

Der vorliegende Bericht zur Zusammenarbeit im Ostseeraum und zur maritimen Sicherheit der Landesregierung stellt einen Zwischenbericht zu dem im Zweijahresrhythmus vorzulegenden Europa- und Ostseebericht dar.<sup>1</sup> Diese kombinierte Unterrichtungsvorlage wurde erstmals für den Zeitraum 2009/2010 erstellt und dem Landtag am 21. Mai 2010 zugeleitet.<sup>2</sup>

Dem Charakter eines Zwischenberichts entsprechend wurde eine Fokussierung der Berichterstattung auf die neuen Entwicklungen im Berichtszeitraum vorgenommen. Auf die umfangliche Darstellung von Hintergründen und Strukturen im vorangegangenen Europa- und Ostseebericht 2009/2010 wird entsprechend verwiesen. In Anlehnung an diesen Bericht werden in Teil A übergeordnete Themenstellungen wie die EU-Strategie für den Ostseeraum, die Zusammenarbeit in multilateralen Gremien und Informationen zu neuen EU-Projekten im Ostseeraum behandelt. In Teil B des Berichts werden ostseepolitische Schwerpunkte der Landesregierung dargestellt.

Im Bericht wird auch den Resolutionen des 8. Parlamentsforums Südliche Ostsee in Elbing (Elbląg), Polen, vom 21. bis 23. Mai 2010 und der 19. Ostseeparlamentarierkonferenz in Mariehamn, Åland, Finnland, vom 30. und 31. August 2010 Rechnung getragen.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Die Landesregierung entspricht damit dem Beschluss des Landtags vom 17. Juni 2009, LT-Drs. 5/2637, S. 5.

<sup>2</sup> Europa- und Ostseebericht der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern 2009/2010, LT-Drs. 5/3472

<sup>3</sup> LT-Drs. 5/3960 und LT-Drs. 5/3961

## **A. Übergeordnete Themenstellungen**

### **1. Die EU-Strategie für den Ostseeraum und Mecklenburg-Vorpommern**

Die Umsetzung der EU-Strategie für den Ostseeraum (EU-Ostseestrategie) hat gut eineinhalb Jahre nach ihrer Verabschiedung durch den Europäischen Rat an Fahrt aufgenommen. Mittlerweile sind die Umsetzungsstrukturen in den Schwerpunktbereichen des zugrundeliegenden Aktionsplans etabliert. In diesem Abschnitt werden die Entwicklungen bei der Umsetzung der Strategie im Berichtszeitraum aus der Sicht der Landesregierung dargestellt und bewertet. Zur EU-Ostseestrategie im Übrigen wird auf die Ausführungen im Europa- und Ostseebericht 2009/2010 Bezug genommen.

#### **1.1 Fortschritte in der Umsetzung der EU-Ostseestrategie**

Bei den Umsetzungsstrukturen ist an erster Stelle die Hochrangige Gruppe (High Level Group - HLG) zu nennen, die die Europäische Kommission bei der Umsetzung von makroregionalen Strategien unterstützt und sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten, in der Regel aus den Außenministerien, zusammensetzt. Die regionale Ebene wird durch einen Vertreter oder einer Vertreterin des Ausschusses der Regionen (AdR) repräsentiert. Die HLG hat sich am 12. April 2010 konstituiert und am 14. Dezember 2010 eine weitere Sitzung durchgeführt. Hierbei ging es neben dem Stand der Umsetzung und politischen Steuerung im Allgemeinen um Fragen der Finanzierung und der Einbeziehung von Russland. Eine wesentliche Kompetenz der HLG ist zudem die Genehmigung von Änderungen des Aktionsplans, wie sie in den beiden oben genannten Sitzungen auch vorgenommen wurde. Demnach hat der Aktionsplan nunmehr 93 Vorzeigeprojekte (flagship projects) und 13 Horizontale Maßnahmen. Unter anderem sind im Schwerpunktbereich 3 „Nutzung von Gefahrstoffen und deren Auswirkungen reduzieren“ sechs neue Vorzeigeprojekte hinzugekommen (Nummern 3.3 bis 3.8). Des Weiteren kam in den Bereichen Bildung und Gesundheit im Schwerpunktbereich 12 jeweils ein weiteres Vorzeigeprojekt hinzu (12.5 und 12.13) sowie als weitere Horizontale Maßnahme die „Stärkung der Mehrebenen-Governance“.

In den Berichtszeitraum fällt ebenfalls das erste, von der Europäischen Kommission veranlasste Stakeholder-Forum zur EU-Ostseestrategie, das am 14./15. Oktober 2010 in Tallinn stattfand. Die Veranstaltung, an der mehr als 500 Personen teilnahmen, schloss sich zeitlich an die Baltic Sea States Subregional Co-operation (BSSSC)-Jahreskonferenz an und wurde darüber hinaus von zahlreichen Ostsee-Netzwerken und Projekten als Anker für eigene Veranstaltungen genutzt. Auf politischer Ebene wurde die Veranstaltung unter anderem durch den estnischen Staatspräsidenten, den EU-Kommissar für Regionalpolitik und die AdR-Präsidentin wahrgenommen. Im Plenum und zahlreichen Workshops wurde der Stand der Umsetzung in den Schwerpunktbereichen diskutiert. In ihrer Schlussbewertung bezeichnete die Europäische Kommission die Umsetzung der Vorzeigeprojekte, aufgrund ihrer Sichtbarkeit insbesondere im Infrastrukturbereich, die Etablierung einer erweiterten Zusammenarbeit als Methode sowie die Einbindung der Regionen und des privaten Sektors auf breiter Basis als die wesentlichen Erfolgskriterien für die Implementierung der Strategie. Insgesamt zog die Europäische Kommission eine positive Bilanz des ersten Jahres der Umsetzung. Allerdings müsse die EU-Ostseestrategie mehr Relevanz entfalten, wobei die fortgesetzte Notwendigkeit einer politischen Unterstützung der EU-Ostseestrategie gesehen wird.

Zu verbessern sei die stärkere Identifizierung von bereichsübergreifenden Themen, vor allem zwischen den Schwerpunktbereichen und den Horizontalen Maßnahmen sowie die stärkere Ausrichtung der vorhandenen Finanzinstrumente auf die Strategie.

In ihrem in Anschluss an das Stakeholder-Forum fertig gestellten Bericht, der durch die HLG am 14. Dezember 2010 angenommen wurde, stellt die Europäische Kommission fest, dass in der ersten Phase der Aufbau neuer Strukturen in den Schwerpunktbereichen, in denen dies erforderlich war, im Mittelpunkt stand<sup>4</sup>. Bestehende Strukturen wie etwa die Helsinki-Kommission (HELCOM) seien in einer pragmatischen Weise eingebunden worden. Allerdings sei die Entwicklung in den Schwerpunktbereichen unterschiedlich schnell von statten gegangen. Während es rasch Fortschritte in den Bereichen Verkehr, Tourismus und Seeverkehrssicherheit gegeben habe, seien die Aktivitäten in den Bereichen Verringerung der Nährstoffeinträge, KMU-Förderung, Bildung und verbesserte Reaktionsfähigkeit auf Großschadensereignisse eher schleppend angelaufen. Die Europäische Kommission hebt in diesem Zusammenhang die Rolle der Nationalen Kontaktpunkte hervor, die auf die Mitwirkung der jeweiligen Fachministerien und Gremien in den entsprechenden Schwerpunktbereichen des Aktionsplans hinwirken sollten.

Das Thema Finanzierung von Aktivitäten wird unter zwei Aspekten angesprochen. Zum einen erwägt die Europäische Kommission, den Koordinatoren der Schwerpunktbereiche und den leitenden Partnern der Vorzeigeprojekte eine finanzielle Unterstützung für die Durchführung von Veranstaltungen, Studien sowie die Abdeckung von Reise- und Kommunikationskosten zu gewähren. Bislang werden diese Ausgaben durch eigene Mittel der Akteure finanziert. In Anlehnung an das entsprechende Instrument im Rahmen der europäischen Fonds geht es um eine Art technischer Hilfe. Nähere Festlegungen sind noch durch die Europäische Kommission zu treffen. Die Mittel für die technische Hilfe in Höhe von insgesamt 2,5 Millionen Euro wurden durch das Europäische Parlament bereitgestellt.

Der zweite Aspekt betrifft die Ausrichtung bestehender Förderinstrumente, insbesondere der europäischen Fonds auf die Ziele der EU-Ostseestrategie. Hierbei geht es in erster Linie darum, die Strategie als ein weiteres Kriterium bei der Auswahl von Projektanträgen zu berücksichtigen. Dem Bericht nach ist dies bereits jetzt vor allem der Fall im INTERREG IV B<sup>5</sup> Ostsee-Programm. Andere Programme haben ein Verzeichnis von Projekten angelegt, die einen, wenn auch indirekten, Beitrag zur EU-Ostseestrategie leisten. Dennoch hält die Europäische Kommission in ihrem Bericht fest, dass die Berücksichtigung der Strategie bei Fördermittelentscheidungen auf der Ebene der Programm-Gremien bislang nur unzureichend sei. Eine stärkere Einbindung der Programme in den Umsetzungsprozess der Strategie sei notwendig, um adäquate finanzielle Lösungen für die Finanzierung der Schwerpunkte der Strategie zu finden.

Neben der Ausrichtung der Förderinstrumente spricht sich die Europäische Kommission auch für die stärkere Berücksichtigung der EU-Ostseestrategie bei der Formulierung von sektoralen Politiken auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene aus. Diesen Aspekt sieht sie noch in den Anfängen begriffen.

---

<sup>4</sup> Der Bericht samt Anhängen steht nur in englischer Sprache zur Verfügung und kann neben weiteren Dokumenten zur EU-Ostseestrategie unter dem folgenden Link heruntergeladen werden: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/cooperation/baltic/documents\\_en.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/baltic/documents_en.htm)

<sup>5</sup> EU-Programm zur transnationalen Zusammenarbeit im Ostseeraum - [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/cooperation/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/index_en.htm)

Die Frage der Einbindung von Drittstaaten in den Umsetzungsprozess der EU-Ostseestrategie stellt sich insbesondere mit Blick auf Russland. Seit dem Frühjahr 2010 findet ein Austausch zwischen der Europäischen Kommission und der russischen Regierung zur Mitwirkung in der Umsetzung der EU-Ostseestrategie statt. Nunmehr wurden einige Bereiche identifiziert, für die auf russischer Seite eine Bereitschaft zur Zusammenarbeit besteht. Im Einzelnen sind dies die Bereiche Energie, Zoll und Bekämpfung von grenzübergreifender Kriminalität, Kooperation der Küstenwachen, Meeresüberwachung, Biodiversität, Jugend und Bildung.

Die genannten Aspekte waren auch Gegenstand von Beratungen der Nationalen Kontaktpunkte (NCP), Koordinatoren und leitenden Partnern zur Umsetzung der EU-Ostseestrategie, die am 16./17. Februar 2011 in Danzig (Gdańsk) und 14./15. März 2011 in Brüssel stattfanden.

Entsprechend dem Beschluss des Ministerrats für allgemeine Angelegenheiten vom 27. Oktober 2009<sup>6</sup> plant die Europäische Kommission, bis Ende Juni 2011 einen Fortschrittsbericht zur EU-Ostseestrategie vorzulegen. Dieser wird als Grundlage für die weitere Befassung des Ministerrats während der polnischen EU-Ratspräsidentschaft im zweiten Halbjahr 2011 dienen. Das zweite Stakeholder-Forum zur EU-Ostseestrategie soll voraussichtlich im Anschluss an das Baltic Development Forum 2011 vom 24. - 27. Oktober in Danzig stattfinden.

## 1.2 EU-Ostseestrategie in Mecklenburg-Vorpommern

Bei der EU-Ostseestrategie hat sich das Land inhaltlich auf einige als besonders wichtig angesehene Themen konzentriert, die sich im Wesentlichen auch im Aktionsplan wiederfinden. Hierzu gehören insbesondere: Verbesserung der ökologischen Situation der Ostsee, Einführung einer Raumplanung auf See, Bewältigung (der Folgen) des Klimawandels, Fischerei, Förderung des Tourismus und kulturellen Erbes, Entwicklung des Ostseeraumes als Gesundheitsregion, Umsetzung des Aktionsplans Güterverkehrslogistik, Ausweisung eines multimodalen Skandinavien-Adria-Korridors als „Grüner Korridor“ über die Häfen des Landes, Ausbau der Energienetze/Nord Stream, Schiffssicherheit.

Die nachfolgende Darstellung beschränkt sich auf die Fortschritte im Berichtszeitraum, soweit sie zu verzeichnen waren. Aufgrund der Koordinatorenrolle der Staatskanzlei im Schwerpunktbereich Tourismus erfolgt hierzu eine gesonderte Darstellung. Hingewiesen wird auch auf die inhaltlichen Zusammenhänge zu den ostseepolitischen Schwerpunkten in Teil B des vorliegenden Berichts. Aufgrund der weitgehenden Berücksichtigung des Baltic Sea Action Plan (BSAP) von HELCOM in der Umwelt-Säule der EU-Ostseestrategie gilt dies auch für die Darstellung von HELCOM im Abschnitt A.2. Gegenwärtig laufen einige EU-Projekte unter dem HELCOM-Schirm mit Bezug auf die EU-Ostseestrategie, an denen Institutionen in Mecklenburg-Vorpommern teilnehmen.

---

<sup>6</sup> Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen zur Strategie der Europäischen Union für den Ostseeraum - Schlussfolgerungen des Rates, Dok. [15018/09](#) vom 27. Oktober 2009, Ziff. 4.

## Schwerpunktbereiche von besonderem Interesse für Mecklenburg-Vorpommern

### Schwerpunktbereich 4: Saubere Schifffahrt<sup>7</sup>

Die Fortschritte in den einzelnen Vorzeigeprojekten in diesem Schwerpunktbereich sind unterschiedlich. Als neues Vorzeigeprojekt Nr. 4.6 wurde die Durchführung einer Machbarkeitsstudie für eine Flüssigerdgasinfrastruktur im Kurzstreckenseeverkehr aufgenommen. In einer Entscheidung der Europäischen Kommission vom November 2010 wurde dieses Projekt zur Förderung im Rahmen des Trans-European Transport Networks (TEN-T) Mehrjahresprogramms 2010 mit einem Betrag von 9,5 Millionen Euro vorgeschlagen. Darüber hinaus werden zwei Projekte unter dem Dach des Vorzeigeprojekts 4.2 zur Reduzierung von Schiffsemissionen und der Entwicklung von Landstromversorgungsanlagen, nämlich die Projekte Baltic Sea cooperation for reducing ship and port emissions through knowledge- & innovation-based competitiveness (BSR InnoShip<sup>8</sup>) und Clean Baltic Sea Shipping<sup>9</sup>, durch das INTERREG IV B Ostsee-Programm gefördert; am Clean Ship-Projekt ist unter anderem der Hafen Rostock beteiligt.

### Schwerpunktbereich 7: Innovation und Forschung

Die Entwicklung von wissensbasierten Produkten und Dienstleistungen aus dem Ostseeraum steht im Mittelpunkt dieses Schwerpunktbereichs. Fortschritte können hier insbesondere zwei Vorzeigeprojekte aufweisen: Im Rahmen des Vorzeigeprojektes 7.1<sup>10</sup> zur Entwicklung eines Programms für Innovation, Cluster und KMU-Netzwerke im Ostseeraum erhält das Projekt StarDust<sup>11</sup> eine Förderung in Höhe von 4,9 Millionen Euro aus dem INTERREG IV B Ostsee-Programm. Aus diesem Programm wird auch das Projekt BSHR HealthPort<sup>12</sup> zur Umsetzung des Vorzeigeprojekts 7.4 „Baltic Sea Health Region“ zur Innovation in den Bereichen Gesundheit und Biowissenschaften mit 1,9 Millionen Euro gefördert. An beiden Projekten ist aus Mecklenburg-Vorpommern BioCon Valley - zugleich auch einer der leitenden Partner des Vorzeigeprojekts 7.4 - als Projektpartner beteiligt. Im letztgenannten Projekt übernimmt BioCon Valley die Erarbeitung einer „Innovation Agenda“, sozusagen eines Masterplans im Bereich Gesundheitswirtschaft für den Ostseeraum.

<sup>7</sup> Homepage des Schwerpunktbereichs 4: <http://www.dma.dk/themes/baltic/Sider/EUBalticSeaStrategy.aspx>

<sup>8</sup> Homepage von BSR InnoShip: [http://www.baltic.org/bsr\\_innoShip](http://www.baltic.org/bsr_innoShip)

<sup>9</sup> Homepage von Clean Ship: <http://www.clean-baltic-sea-shipping.eu>

<sup>10</sup> Homepage zum Vorzeigeprojekt 7.1 <http://www.bsrstars.se/stardust>

<sup>11</sup> Weitere Informationen zum Projekt StarDust: [http://eu.baltic.net/Project\\_Database.5308.html?&&contentid=52&contentaction=single](http://eu.baltic.net/Project_Database.5308.html?&&contentid=52&contentaction=single)

<sup>12</sup> BSHR = Baltic Sea Health Region; weitere Informationen zum Projekt BSHR HealthPort: [http://eu.baltic.net/Project\\_Database.5308.html?&&contentid=56&contentaction=single](http://eu.baltic.net/Project_Database.5308.html?&&contentid=56&contentaction=single).

Schwerpunktbereich 9: Nachhaltigkeit von Landwirtschaft, Forst und Fischerei<sup>13</sup>

Im Bereich Landwirtschaft ist auf das Projekt Baltic MANURE (BATMAN)<sup>14</sup> hinzuweisen, mit welchem Technologien erforscht werden sollen, die die gezielte und nachhaltige Weiterverwertung von Gülle aufgrund ihres hohen Nitrat- und Phosphatgehalts ermöglichen. An dem Projekt, welches mit 2,8 Millionen Euro aus dem INTERREG IV B Ostsee-Programm gefördert wird, beteiligen sich aus Mecklenburg-Vorpommern die Agrar- und Umweltwissenschaftliche Fakultät der Universität Rostock<sup>15</sup> und das Innovations- und Bildungszentrum Hohen Luckow e. V.<sup>16</sup>

Im Bereich Fischerei hat sich im Juni 2010 mit BaltFish<sup>17</sup> ein Forum etabliert, in dem sich die EU-Ostseeanrainerstaaten und weitere Akteure aus dem Sektor zur Fischereipolitik und -management in der Region austauschen wollen. Der Sache nach ist in diesem Zusammenhang auch auf das Projekt „Facts - Forage fish interactions“<sup>18</sup> hinzuweisen, welches durch das 7. EU-Forschungsrahmenprogramm mit 2,9 Millionen Euro gefördert wird. Dieses Projekt untersucht die Auswirkungen der internationalen Fischfangwirtschaft am Beispiel spezieller Fischarten und entwickelt Strategien zum Schutz des Ökosystems. Das Projekt läuft von Januar 2010 bis Dezember 2012 und wird geleitet von der Technischen Universität Dänemark. Partner aus Mecklenburg-Vorpommern ist das Leibniz-Institut für Ostseeforschung Warnemünde (IOW), weitere Partner kommen aus Norwegen, Dänemark, Finnland, den Niederlanden, Großbritannien, Frankreich und Spanien.

Im Bereich der Forstwirtschaft ist auf die Gründung von EFINORD am 17. November 2010 in Kopenhagen hinzuweisen, dem Regionalbüro des Europäischen Forst Instituts (EFI)<sup>19</sup>. Unter dem Schirm von EFINORD wird das Vorzeigeprojekt Nr. 9.7 „Nachhaltiges Forstmanagement im Ostseeraum“ umgesetzt. Schwerpunktthemen sind die Produktion von Biomasse und ökosystembezogene Dienstleistungen. Als Unterprojekt zu 9.7 wurde „Hardwoods are good“<sup>20</sup> in den Aktionsplan aufgenommen, an dem der regionale Forschungsverbund Holz Cluster Nord e. V. (HCN)<sup>21</sup> aus Mecklenburg-Vorpommern als Partner beteiligt ist. Das Projekt mit einer Laufzeit von 2010 bis 2012 und einem Projektvolumen von 1,2 Millionen Euro wird aus dem INTERREG IV A Großprogramm Region Südliche Ostsee gefördert.

---

<sup>13</sup> Homepage des Schwerpunktbereichs 9: [http://www.mmm.fi/en/index/ministry/International\\_affairs/balticsea.html](http://www.mmm.fi/en/index/ministry/International_affairs/balticsea.html)

<sup>14</sup> Weitere Informationen zum Projekt BATMAN: [http://eu.baltic.net/Project\\_Database.5308.html?&&contentid=58&contentaction=single](http://eu.baltic.net/Project_Database.5308.html?&&contentid=58&contentaction=single)

<sup>15</sup> <http://www.auf-ap.uni-rostock.de/forschung/aktuelle-projekte/batman>

<sup>16</sup> <http://www.ibz-hl.de>

<sup>17</sup> Eine Bewertung des ersten Treffens von BaltFish am 7./8. Juni 2010 sowie eine Einschätzung der weiteren Entwicklung: <http://www.sweden.gov.se/sb/d/10352/a/148445> bzw. <http://www.fishsec.org/article.asp?CategoryID=1&ContextID=710>

<sup>18</sup> Weitere Informationen zum Projekt FACT: [www.facts-project.eu](http://www.facts-project.eu)

<sup>19</sup> Weitere Informationen zu EFINORD: [http://www.efi.int/portal/news\\_events/press\\_releases/?id=284](http://www.efi.int/portal/news_events/press_releases/?id=284)

<sup>20</sup> Weitere Informationen zum Projekt „Hardwoods are good“: <http://www.skogsstyrelsen.se/Projektwebbar/Hardwoods-are-good>

<sup>21</sup> Homepage des Forschungsverbands HCN e. V.: <http://hcn.wismar.net>



### Schwerpunktbereich 11: Verbesserung der internen und externen Verkehrsanbindung<sup>22</sup>

Die Aktivitäten in diesem Schwerpunktbereich werden unter dem Vorsitz der beiden Koordinatoren der Verkehrsministerien aus Litauen und Schweden durch eine Lenkungsgruppe gesteuert, in der Vertreter der Verkehrsministerien der EU-Ostseeanrainerstaaten vertreten sind. Für den Schwerpunktbereich wurden Ziele mit unterschiedlichem Zeithorizont festgelegt. Im September 2010 wurde eine gemeinsame Position zur anstehenden Reform der europäischen Leitlinien zu den Transeuropäischen Verkehrsnetzen sowie eine Mitarbeit an der Studie „Baltic Transport Outlook 2030“ (BTO 2030)<sup>23</sup> beschlossen. Ziel von BTO 2030 ist die Erfassung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Ströme im Personen- und Warenverkehr innerhalb der Ostseeregion und in Verbindung zu anderen Regionen.<sup>24</sup> Mittelfristig ist beabsichtigt, die Zusammenarbeit mit der Partnerschaft für Verkehr und Logistik im Rahmen der Nördlichen Dimension (Northern Dimension Partnership on Transport and Logistics, NDPTL)<sup>25</sup> zu vertiefen, die bessere Nutzung der Potenziale der Meeresautobahnprojekte, die bessere Integration des Luftraums (Schaffung von „Functional Airspace Blocks“) und die Entwicklung von „smart transport“-Projekten sowie langfristig die Verbindung der vorrangigen Verkehrsinfrastrukturen im Ostseeraum voranzutreiben. Einmal im Jahr sollen die Ergebnisse der Aktivitäten dieses Schwerpunktbereichs auf einer Konferenz vorgestellt und diskutiert werden. Die erste dieser Konferenzen fand am 7. Dezember 2010 in Wilna (Vilnius) statt.

### Schwerpunktbereich 13: Maritime Sicherheit

Ziel dieses Schwerpunktbereichs ist die Verbesserung der Zusammenarbeit auf den Gebieten der maritimen Sicherheit und der Verfahren zur Risikoreduzierung im Schiffsverkehr. Fortschritte hat es unter anderem im Bereich des Vorzeigeprojekts 13.4 zur e-Navigation gegeben, in dessen Rahmen erste Versuchszonen eingerichtet wurden. Dieses Vorzeigeprojekt soll bis Ende 2011 abgeschlossen werden, zeitnah zum Ende des zugrunde liegenden Projekts EfficienSea<sup>26</sup>, welches aus dem INTERREG IV B Ostsee-Programm mit circa 5,0 Millionen Euro bezuschusst wird. Für das Vorzeigeprojekt 13.6 zur Verringerung von Unfällen in der Fischerei konnte nach wie vor kein leitender Partner gefunden werden.

### Schwerpunktbereich 15: Bekämpfung grenzüberschreitender Straftaten

Die Aktivitäten in diesem Schwerpunktbereich werden sowohl auf der Ebene der strategischen Maßnahmen als auch der Vorzeigeprojekte im Wesentlichen durch Finnland und Litauen koordiniert. Im Mittelpunkt steht die bessere Vernetzung der beteiligten Behörden im Ostseeraum untereinander sowie mit den entsprechenden europäischen und internationalen Einrichtungen. Als Koordinierungsforum dient die Task Force des Ostseerates zur Bekämpfung der organisierten Kriminalität. Inhaltlich unterstützen auch die Generalstaatsanwälte der Ostseeanrainerstaaten mit ihrer Zusammenarbeit die Umsetzung dieses Schwerpunktbereichs.

<sup>22</sup> Die Homepage des Schwerpunktbereichs 11 bietet auch Informationen zur Jahreskonferenz: [http://transp.lt/en/activities/sectors\\_activities/international\\_cooperation/apc](http://transp.lt/en/activities/sectors_activities/international_cooperation/apc)

<sup>23</sup> Weitere Informationen zu BTO 2030: <http://www.baltictransportoutlook.eu/index.php?main=about.html>

<sup>24</sup> Am 18.03.2011 fand in Schwerin ein BTO-Workshop, an dem sich auch Vertreter des Ministeriums für Verkehr, Bau und Landesentwicklung, sowie des Verkehrssektors aus Mecklenburg-Vorpommern beteiligt haben.

<sup>25</sup> Weitere Informationen zu NDPTL: [http://www.nib.int/about\\_nib/cooperation/ndptl](http://www.nib.int/about_nib/cooperation/ndptl)

<sup>26</sup> Weitere Informationen zum Projekt EfficienSea: <http://efficiensea.org>

So erörterten sie bei ihrem 14. Treffen am 3. und 4. November 2010 in Helsinki insbesondere Aspekte der organisierten Kriminalität, unter anderem des Menschenhandels und der Umweltkriminalität sowie Fragen der internationalen Rechtshilfe.<sup>27</sup>

### 1.3 Stand der Umsetzung im Schwerpunktbereich Tourismus

#### Aktivitäten auf der Ebene des Koordinators

Aus der Sicht der Staatskanzlei als Koordinator für diesen Bereich lag das Hauptaugenmerk im Berichtszeitraum auf der Unterstützung der leitenden Partner und der Stabilisierung der Umsetzungsstrukturen. Neben der häufigen elektronischen und fernmündlichen Kommunikation dienen die Treffen der Partner im Rahmen des Gemeinsamen Ausschusses („Joint Committee“) im Schwerpunktbereich Tourismus als wichtiges Instrument zur Abstimmung und Entwicklung von Aktivitäten. Im Berichtszeitraum fanden entsprechende Treffen am 6. Juli 2010 in Danzig (Gdańsk) und am 13./14. Dezember 2010 in Berlin statt. Für das Vorzeigeprojekt 12.8, welches der Förderung des nachhaltigen Kreuzschiffverkehrs in der Ostsee dient, werden Gespräche mit einem Anbieter von Kreuzschifffahrtsreisen zur Übernahme der Rolle des leitenden Partners geführt, bei denen es auch um die Bereitstellung der für die Koordinierung des Projektes erforderlichen Ressourcen durch das Unternehmen geht. Inhaltlich wird das Thema eines nachhaltigen Seeverkehrs Gegenstand der dritten internationalen Konferenz zur Kreuz- und Fährpassagierschiffahrt, die das Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock<sup>28</sup> am 3./4. Mai 2011 in Rostock-Warnemünde organisiert. Angesichts der noch offenen Fragen zu diesem Vorzeigeprojekt erübrigt sich eine weiterführende Darstellung an dieser Stelle.

Als ein wesentliches Thema erforderte die Frage der Finanzierung von Strukturen und Aktivitäten immer wieder Aufmerksamkeit. So wurden Projektvorhaben unterstützt und gegenüber der Europäischen Kommission die Frage einer technischen Hilfe für die Koordinatoren und leitenden Partner letztlich mit Erfolg thematisiert.

Unabhängig davon wurde bei verschiedenen Anlässen der Schwerpunktbereich Tourismus bekannt gemacht und für eine Mitwirkung von Interessenten geworben. Der Ansprache von Stakeholdern dient vor allem die Homepage des Schwerpunktbereichs<sup>29</sup>, auf der sich Interessenten über eine „get involved“ Funktion anmelden können, um sich über einen „Info-Letter“ über laufende Aktivitäten informieren zu lassen. Gegenwärtig sind circa 60 Interessenten registriert. Darüber hinaus wurde der Schwerpunktbereich Tourismus durch den Koordinator beziehungsweise von Mitgliedern der Task Force EU-Ostseestrategie in der Staatskanzlei bei verschiedenen Gelegenheiten präsentiert, so unter anderem im Rahmen

- des AdR-Forums „Europe’s macro-regions - Integration through territorial cooperation“ am 13. April 2010 in Brüssel,
- des Informellen Treffens der Verkehrsminister aus dem Ostsee- und arktischen Raum am 16. Juni 2010 in Haparanda/Schweden,
- des Informellen Rundtisch-Gesprächs zur Einbindung Russlands in die Ostseekooperation in Turku am 24. September 2010,
- der Open Days am 6. Oktober 2010 in Brüssel,

<sup>27</sup> Mit dieser Kooperation wird auch der Zielsetzung von Ziffer 18. der Entschließung der 18. Ostseeparlamentarierkonferenz in Nyborg am 31.08 und 01.09. 2009, LT-Drs. 5/2914 entsprochen.

<sup>28</sup> Informationen zur Veranstaltung: <http://www.ostseeinstitut.uni-rostock.de/news.htm>

<sup>29</sup> Homepage des Schwerpunktbereichs 12 - Tourismus: <http://www.baltic-sea-strategy-tourism.eu>

- der gemeinsamen Konferenz des EU-Projektes Heritage Tourism for Increased Baltic Sea Region Identity (AGORA 2.0) und der Baltic Sea Tourism Commission (BTC) am 8. Oktober 2010 in Minsk,
- des ersten Stakeholder-Forums zu EU-Ostseestrategie am 14./15. Oktober 2010 in Tallinn,
- des Ostseetourismusforums (Baltic Sea Tourism Forum, BSTF) am 4. November 2010 in Kaliningrad, kurzfristig vertreten durch den leitenden Partner des Vorzeigeprojekts 12.10,
- einer Arbeitsgruppensitzung des Parlamentsforums Südliche Ostsee zu den Bereichen Tourismus und Bildung am 31. Januar 2011 in Schwerin und
- der Nature Tourism Conference am 22. und 23. März 2011 in Riga, organisiert durch die Latvian Country Tourism Association.

Darüber hinaus fand im Rahmen der Jahreskonferenz der Ostseekommission der Konferenz der peripheren Küstenregionen (KPKR) am 27. Mai 2010 in Rostock-Warnemünde ein Workshop zum Schwerpunktbereich Tourismus statt.

Der Kontakt zu den EU-Institutionen ist nicht zuletzt deshalb angezeigt, da die EU mit der Ratifizierung des Vertrags von Lissabon eine eigene Zuständigkeit im Bereich Tourismus erhalten hat und im Jahr 2010 die Grundlagen für einen neuen Rahmen der EU Tourismuspolitik gelegt wurde. Ein zentrales Dokument ist hierbei die von der Europäischen Kommission am 30. Juni 2010 angenommene Mitteilung „Europa - wichtigstes Reiseziel der Welt: ein neuer politischer Rahmen für den europäischen Tourismus“<sup>30</sup>. Im Namen des Schwerpunktbereichs Tourismus übermittelte der Koordinator eine Stellungnahme<sup>31</sup> zu diesem Dokument, in dem auf bestehende Ansätze im Ostseeraum und gemeinsame Zielstellungen hingewiesen wird. Aus der Sicht des Koordinators ist die Beteiligung an diesem Meinungsbildungsprozess von übergeordneter Bedeutung, da es zum einen gilt, den jungen makroregionalen Ansatz auch in der EU-Tourismuspolitik bekannt zu machen und einfließen zu lassen. Zum anderen hängt nicht zuletzt auch die finanzielle Ausstattung des Schwerpunktbereichs Tourismus davon ab, wie die EU-Tourismuspolitik in den EU-Förderinstrumenten nach 2013 verankert werden wird.

### **Die kooperativen Maßnahmen**

Die Umsetzung der beiden kooperativen Maßnahmen liegt vor allem in der Zuständigkeit des Koordinators, wenngleich sie in wesentlichen Teilen auf den Ergebnissen der Vorzeigeprojekte aufbaut. Die Aktivitäten in den Vorzeigeprojekten werden gesondert weiter unten dargestellt. Die erste kooperative Maßnahme sieht vor, das Tourismuspotenzial des Ostseeraums einschließlich Russlands aufzuzeigen und durch die Entwicklung von nachhaltigen Strategien zu optimieren, beispielsweise durch die Zusammenarbeit zwischen Projekten, ein gemeinsames Marketing oder die Harmonisierung von Standards. Durch die Aktivitäten in den Vorzeigeprojekten wird nach und nach das touristische Potenzial in der Region identifiziert, die relevanten Akteure werden angesprochen. Ein entscheidender Punkt ist hierbei, diese Akteure für eine Zusammenarbeit zu motivieren. Es macht sich bemerkbar, dass die Strukturen in der Tourismuszusammenarbeit im Ostseeraum bislang überwiegend kleinteilig beziehungsweise schwach verfasst sind.

<sup>30</sup> Mitteilung der Europäischen Kommission, Europa - wichtigstes Reiseziel der Welt: ein neuer politischer Rahmen für den europäischen Tourismus, KOM(2010) 352 endgültig, Brüssel, 30.06.2010, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0352:FIN:DE:PDF>

<sup>31</sup> [http://service.mvnet.de/\\_php/download.php?datei\\_id=27053](http://service.mvnet.de/_php/download.php?datei_id=27053)

Die Zusammenarbeit findet zu einem großen Teil auf der Ebene von Projekten statt, die normaler Weise ein klar definiertes Arbeitsprogramm abarbeiten, in dem eine übergreifende Kooperation auf Ostseeebene in der Regel nicht vorkommt. Oftmals unterliegen diese Projekte geografischen Beschränkungen, die sich aus dem jeweils zugrunde liegenden Förderprogramm ergeben. Die eher selten in EU-Projekten engagierten nationalen, regionalen und lokalen Strukturen des Tourismusmarketings setzen in erster Linie auf die Entwicklung und Vermarktung von Produkten im eigenen Herkunftsgebiet. Nichtsdestotrotz bieten sich mit der Baltic Sea Tourism Commission (BTC)<sup>32</sup> und dem Ostseetourismusforum (BSTF)<sup>33</sup> zwei wenn auch unterschiedlich verfasste und aufgestellte Akteure für eine breitere Zusammenarbeit an. Zu beiden Strukturen bestehen Arbeitsbeziehungen, was sich unter anderem darin abbildet, dass der Koordinator zu den beiden zentralen Treffen 2010 in Minsk und Kaliningrad eingeladen war. Es gilt, diese Zusammenarbeit im Sinne der vorgenannten Ziele zu intensivieren und auszubauen.

Die Zusammenarbeit mit den Stakeholdern im Tourismussektor spielt auch für die zweite kooperative Maßnahme eine entscheidende Rolle. Ziel ist hier die Vernetzung von Akteuren des Tourismussektors und entsprechender Bildungseinrichtungen. Das BSTF wird im Aktionsplan der EU-Ostseestrategie als relevantes Gremium für diese Zusammenarbeit genannt. Tatsächlich hat das Forum bei seinem letzten Treffen in Kaliningrad am 4./5. November 2010 eine intensiviertere Zusammenarbeit in der übergreifenden Entwicklung von Produkten und Dienstleistungen und deren Vermarktung für die Bereiche maritimer Tourismus, Kultur- und Naturtourismus, Wellness- und Gesundheitstourismus diskutiert. Auf Vorschlag Mecklenburg-Vorpommerns soll auf der 43. boot-Messe Düsseldorf im Januar 2012 ein erster gemeinsamer Messestand für den Ostseeraum organisiert werden. Auch wurde eine weitreichende Schlusserklärung sowie der Entwurf für ein Arbeitsprogramm verfasst. Es sind Bemühungen erkennbar, verbindliche Governance-Strukturen für das BSTF zu definieren, was die weitere Entwicklung des Forums und die gemeinsame Zusammenarbeit begünstigen dürfte. Das kommende Forum unter der Federführung des polnischen Ministeriums für Sport und Tourismus wird am 17./18. Mai 2011 in Sopot stattfinden.

### **Fortschritte in den Vorzeigeprojekten**

Vor allem im ersten Halbjahr und zum Teil bis ins zweite Halbjahr 2010 hinein ging es auf der Ebene der Vorzeigeprojekte vor allem um die Etablierung der Strukturen und die Finanzierung von Aktivitäten. Mit Ausnahme des Instituts für Geografie und Geologie der Universität Greifswald<sup>34</sup>, welches das Vorzeigeprojekt 12.10<sup>35</sup> zur Entwicklung von nachhaltigen Strategien im Tourismussektor leitet und bereits vor dem Beschluss der EU-Ostseestrategie das Projekt AGORA 2.0<sup>36</sup> bewilligt bekommen hatte, verfügen die Partner im Schwerpunktbereich Tourismus bislang über keine externe Finanzierungsquelle für Aktivitäten. Das führt dazu, dass sich die Aktivitäten der Partner zunächst darauf konzentrierten, Ressourcen für die Vorzeigeprojekte zu generieren.

<sup>32</sup> Informationen zur Baltic Sea Tourism Commission: <http://www.balticsea.com>

<sup>33</sup> Informationen zum BSTF: <http://bst.tmv.de>

<sup>34</sup> [www.wisogeo.de](http://www.wisogeo.de)

<sup>35</sup> Durch die Einfügung und Verschiebung von Vorzeigeprojekten im Schwerpunktbereich 12 des Aktionsplans der EU-Ostseestrategie hat sich die Nummerierung der Vorzeigeprojekte im Bereich Tourismus verschoben. Sie beginnt nunmehr bei 12.7 „Tourismus im ländlichen Raum, insbesondere Küstenregionen“ und reicht bis 12.10 „Nachhaltige Tourismusstrategien im Ostseeraum“.

<sup>36</sup> Weitere Informationen zum Projekt AGORA 2.0: <http://www.agora2-tourism.net>

So konnte der Partner aus Südwestfinnland im Projekt 12.7 zum Tourismus im ländlichen Raum, insbesondere Küstenregionen, im September 2010 in Turku die Auftaktveranstaltung durchführen. Um ein ostseeweites Innovationsnetzwerk von Akteuren im Tourismus aufzubauen, erfolgte im März 2011 die Einreichung eines Projektantrags für das INTERREG IV B Ostsee-Programm, über den voraussichtlich im Oktober 2011 entschieden wird.

Das Marschallamt der Woiwodschaft Pommern und das Pomorskie Tourist Board organisierten in ihrer Funktion als leitende Partner des Vorzeigeprojekts 12.9 zur Aktivierung des kulturellen und naturräumlichen Erbes die Auftaktveranstaltung am 15. Juni 2010 in Danzig. Seither lag der Fokus in diesem Projekt vor allem auf der Erstellung einer Analyse der tourismusbezogenen EU-Projekte im Ostseeraum. Im Ergebnis hierzu ist festzuhalten, dass mit Stand Dezember 2010 insgesamt 54 Projekte mit Tourismusbezug mit über 340 Partnern ermittelt werden konnten. Analysiert wurden zwei transnationale EU-Programme (INTERREG IV B Ostsee, Nördliche Peripherie) und acht Programme der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit (INTERREG IV A).

Die Aktivitäten im Vorzeigeprojekt 12.10 zur Entwicklung von nachhaltigen Tourismusstrategien im Ostseeraum werden wesentlich getragen von den Aktivitäten im Rahmen des EU-Projekts AGORA 2.0. Neben der bereits erwähnten gemeinsamen Konferenz mit der BTC in Minsk am 8. Oktober 2010 ist insbesondere eine Fragebogenaktion zu nennen, durch die kulturelle oder naturräumliche Referenzpunkte für eine gemeinsame Identität im Ostseeraum ermittelt werden sollen. Zudem organisierte die Universität Greifswald als leitender Partner am 26./27. Januar 2011 in Greifswald einen Workshop<sup>37</sup>, zu dem Vertreter von anderen EU-geförderten Projekten mit Tourismusbezug eingeladen wurden. Im Ergebnis wurde vereinbart, dass der leitende Partner einen Entwurf für eine nachhaltige Tourismusstrategie im Ostseeraum erstellt, der im Laufe des Jahres 2011 abgestimmt und auf einer Konferenz des Schwerpunktbereichs Tourismus gegen Jahresende beschlossen werden soll. Darüber hinaus sollen praktische Handreichungen für nachhaltige Herangehensweisen für verschiedene Tourismusthemen erarbeitet werden.

## 2. Gremien der multilateralen Zusammenarbeit

In diesem Abschnitt wird ein Überblick über die Aktivitäten in ausgewählten Organisationen der Ostseekooperation im Berichtszeitraum gegeben. Im Einzelnen handelt es sich um den Ostseerat, HELCOM und „Vision and Strategies around the Baltic Sea“ (VASAB) sowie auf regionaler Ebene um die Ostsee-Kommission der KPKR und die BSSSC.

---

<sup>37</sup> Bei den teilnehmenden Projekten handelt es sich um die vier INTERREG IV B Ostsee-Projekte Baltic Green Belt, Parks & Benefits, AGORA 2.0 und EcoRegion sowie drei durch das INTERREG IV A Großprogramm Region Südliche Ostsee geförderte Projekte RECreate, SeaSide und Baltic Museums 2.0 Plus. Weitere Informationen zum Workshop sowie die Präsentationen und Schlussfolgerungen: <http://www.agora2-tourism.net/meetings/eu-strategy/joint-workshop-of-bsr-projects-on-strategies-for-sustainable-tourism>



## 2.1 Ostseerat

Das 8. Treffen der Regierungschefs des Ostseerates am 1./2. Juni in Wilna (Vilnius) markierte den politischen Höhepunkt in der Arbeit der Organisation im Jahr 2010. In der deutschen Delegation nahm der Staatssekretär für Bundes- und Europaangelegenheiten in der schleswig-holsteinischen Staatskanzlei als Vertreter der norddeutschen Länder am Gipfeltreffen teil. Vorrangige Themen des Gipfelgesprächs waren die Wettbewerbsfähigkeit der Ostseeregion und die Rolle des Ostseerates im Rahmen der regionalen Kooperationsstrukturen. In der Deklaration von Wilna (Vilnius) wurde eine „Vision für den Ostseeraum bis 2020“ formuliert, die politische, wirtschaftliche und ökologische Zielsetzungen für die Region benennt und zu deren Erreichen sich die Regierungschefs verpflichteten. Zum 1. Juli 2010 ging der Vorsitz des Ostseerates von Litauen auf Norwegen über.

Der norwegische Vorsitz hat seine Schwerpunkte auf die Themen Meerespolitik, Kampf gegen Menschenhandel und die Fortführung der Reform des Ostseerates gelegt. Im Bereich der Meerespolitik spielt die gleichnamige Expertengruppe (EGMP) eine zentrale Rolle. Auf ihrer 4. Sitzung am 19. Oktober 2010 in Oslo beschloss die EGMP, im Rahmen der Veranstaltungen zum Europäischen Tag der Meere vom 18. bis 20. Mai 2011 in Danzig einen Workshop durchzuführen, an dem die gleichgelagerten Arbeitsgruppen der Ostseeparlamentarierkonferenz (BSPC) und der BSSSC beteiligt werden sollen. Weitere Themen der EGMP sind die Zusammenarbeit der maritimen Cluster, für die eine verstärkte Kooperation mit dem Baltic Development Forum angestrebt wird, sowie Flüssigerdgas (LNG) in der Schifffahrt als alternativer Treibstoff zum Schweröl.

Die Bekämpfung des Menschenhandels ist Aufgabe einer hierfür eingesetzten Task Force (Task Force against Trafficking in Human Beings - TF-THB). Der norwegische Vorsitz setzt hier den Schwerpunkt insbesondere auf die zunehmende Arbeitsausbeutung. In 2011 wird zudem über die Finanzierung dieser Aktivitäten zu entscheiden sein. Wie auch im Bereich der Meerespolitik, zeichnet sich hier eine engere Zusammenarbeit mit der BSPC ab, die beide Themen in ihrer Entschließung zur 19. Konferenz in Mariehamn vom 29. bis 31. August 2010 aufgegriffen hatte<sup>38</sup>.

Mit Blick auf die Rolle des Ostseerates bei der Umsetzung der EU-Ostseestrategie ist ein zunehmendes Engagement festzustellen. Dies hat zum einen mit den Fortschritten in den bilateralen Gesprächen zwischen Russland und der Europäischen Union zu tun<sup>39</sup>, in deren Fortführung auch der Vorsitz und das Sekretariat des Ostseerats eingebunden werden sollen. Zudem versucht der Ostseerat durch die Integration von Baltic 21 als Expertengruppe für Nachhaltige Entwicklung (Expert Group on Sustainable Development - Baltic 21) an Projektkompetenz zu gewinnen. Sechs der sieben Baltic 21 Leuchtturmprojekte sind auch Vorzeigeprojekte in der EU-Ostseestrategie, darunter auch das Projekt AGORA 2.0. Baltic 21 sieht sich selbst als „Katalysator“ für die Implementierung der Strategie. Darüber hinaus beteiligt sich der Ostseerat an fünf weiteren Vorzeigeprojekten.

Ab Juli 2011 wird Deutschland den Vorsitz im Ostseerat für ein Jahr übernehmen. Das Programm des deutschen Vorsitzes unter der Federführung des Auswärtigen Amtes ist zum Zeitpunkt des Abschlusses des vorliegenden Berichts noch in Erarbeitung. In seinem Beitrag legt das Land Mecklenburg-Vorpommern die Schwerpunkte auf Veranstaltungen in den Bereichen Gesundheitswirtschaft, Tourismus, Meeresschutz, Verkehr und Kultur. Zeitgleich mit dem deutschen Vorsitz wird Mecklenburg-Vorpommern den Vorsitz in der Koordinierung mit Hamburg, Schleswig-Holstein und dem Auswärtigen Amt betreffend den Ostseerat übernehmen.

<sup>38</sup> Entschließung der Konferenz verabschiedet von der 19. Ostseeparlamentarierkonferenz (BSPC): <http://www.bspc.net/file/show/316>

<sup>39</sup> s. hierzu auch A.1.1.

## 2.2 Helsinki-Kommission zum Schutz der Ostsee (HELCOM)

Die HELCOM<sup>40</sup> ist das relevante Arbeitsgremium für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Umwelt- und Naturschutz im Ostseeraum. Das in Mecklenburg-Vorpommern mit diesen Themen befasste Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz stimmt sich im Rahmen des Bund/Länder-Ausschusses Nord- und Ostsee (BLANO) eng mit dem für Deutschland federführenden Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) ab. Mecklenburg-Vorpommern beteiligt sich direkt an diversen Arbeitsgremien der HELCOM, wenn das BMU selbst nicht über eine ausreichende fachliche Zuständigkeit/Kompetenz verfügt, sondern diese in den Bundesländern vorliegt.

HELCOM spielt eine zentrale Rolle bei der Umsetzung des Umweltprogramms der EU-Ostsee-Strategie, für die der im Dezember 2007 verabschiedete HELCOM Ostseeaktionsplan (Baltic Sea Action Plan - BSAP) eine wesentliche Referenz darstellt. Beispielhaft sei hier auf das Problem der Eutrophierung hingewiesen, das im Schwerpunktbereich 1 der EU-Ostsee-Strategie aufgegriffen wird. In den für diese Thematik wichtigen Vorzeigeprojekten 1.1 und 1.2 wird explizit Bezug auf die HELCOM Ziele genommen.

Im Rahmen der Umsetzung der EU-Ostsee-Strategie ist HELCOM selbst leitender Partner für die Vorzeigeprojekte 3.4 zur Entwicklung von Werkzeugen und Indikatoren zur Beurteilung der biologischen Effekte durch anthropogenisch-chemische Belastungen, und im Schwerpunktbereich 4 für den sauberen Schiffsverkehr für die Vorzeigeprojekte 4.1 zur Entsorgung von Schiffsabfällen und 4.3 für nach Umweltgesichtspunkten differenzierte Hafengebühren. Ferner unterstützt HELCOM EU-Projekte, die die Grundlage für die Umsetzung von drei Vorzeigeprojekten im Schwerpunktbereich 3 für die Verringerung von Gefahrstoffen und deren Auswirkungen bilden. Konkret handelt es sich zum einen beim im Vorzeigeprojekt 3.5 um das Projekt Control of hazardous substances in the Baltic Sea region (COHIBA)<sup>41</sup>, an dem das Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz Mecklenburg-Vorpommern als Projektpartner mitwirkt und das durch das INTERREG IV B Ostsee-Programm mit 3,8 Millionen Euro kofinanziert wird. Zum anderen handelt es sich um das Vorzeigeprojekt 3.1, dessen Grundlage das mit circa 1,7 Millionen Euro aus dem Joint Baltic Sea Research Programme (BONUS) geförderte Projekt Biological Effects of Anthropogenic Chemical Stress: Tools for the Assessment of Ecosystem Health (BEAST)<sup>42</sup> zur Entwicklung von kosteneffizienten Monitoring-Verfahren ist. Aus Mecklenburg-Vorpommern arbeitet das IOW an diesem Projekt mit. Das dritte Projekt mit HELCOM-Bezug ist das Projekt Sustainable Management of Contaminated Sediments (SMOCS)<sup>43</sup> im Vorzeigeprojekt 3.3, das auf ein nachhaltiges Management von kontaminierten Sedimenten abzielt. SMOCS wird durch das INTERREG IV B Ostsee-Programm mit circa 2,9 Millionen Euro kofinanziert. Darüber hinaus erfolgt die Umsetzung des HELCOM-Ostseeaktionsplans zum einen durch direkte Maßnahmen (Richtlinien und Empfehlungen) sowie vorbereitende wissenschaftliche und technologische Projekte.

<sup>40</sup> Weitere Informationen zu HELCOM: <http://www.helcom.fi>.

<sup>41</sup> Weitere Informationen zum Projekt COHIBA: <http://www.lung.mv-regierung.de/insite/cms/umwelt/wasser/cohiba.htm>.

<sup>42</sup> Weitere Informationen zum Projekt BEAST: [http://www.bonusportal.org/bonus\\_projects/research\\_projects/beast](http://www.bonusportal.org/bonus_projects/research_projects/beast)

<sup>43</sup> Weitere Informationen zum Projekt SMOCS: <http://www.smocs.eu>

Die HELCOM-Mitgliedstaaten haben begonnen, nationale Implementierungspläne (NIPs) aufzustellen. Am 20. Mai 2010 verabschiedeten die Umweltminister bei ihrem Treffen in Moskau eine kritische Evaluation des Umweltzustands der Ostsee und des bisher Erreichten<sup>44</sup>. Bei einem weiteren Treffen der Umweltminister und hochrangiger Regierungsvertreter im Rahmen des HELCOM Jahrestreffens am 9. März 2011 in Helsinki wurde wiederum eine aktuelle Bestandsaufnahme der Umsetzung des BSAP vorgenommen. Positiv vermerkt wurden die Fortschritte in den Ostseeanrainerstaaten bei der Verringerung des Nährstoffeintrags in die Ostsee, während sich die Reduzierung der Gefahrstoffe als eher schwierig darstellt.<sup>45</sup>

### 2.3 VASAB

Die VASAB-Jahreskonferenz 2011<sup>46</sup> fand am 7./8. Februar in Warschau statt. Hauptthema der Veranstaltung war die territoriale Kohäsion („Integrated Approach to Spatial Development of Europe - Meaning of Territorial Cohesion“). In den Schlussfolgerungen wird die weitreichende Berücksichtigung von raumbezogenen Aspekten in den sektoralen Politiken gefordert, so etwa in der Verkehrs-, Landwirtschafts- oder Umweltpolitik. Durch Fallstudien und Informationen zu bewährten Verfahrensweisen will VASAB zur Verbreitung dieses Politikansatzes beitragen. In Zusammenarbeit mit HELCOM soll das Thema Raumplanung auf dem Meer im Rahmen der EU-Ostseestrategie weiterentwickelt werden. Ab 2011 wird VASAB enger mit dem Ostseerat zusammenarbeiten, ohne jedoch seine Eigenständigkeit aufzugeben.

### 2.4 Ostsee-Kommission der KPKR

Die Ostsee-Kommission (Baltic Sea Commission - BSC)<sup>47</sup> ist eine der sechs geografischen Kommission der KPKR. Gegenwärtig hat die BSC insgesamt 25 Mitgliedsregionen aus Dänemark, Schweden, Finnland, Norwegen, Estland und Polen sowie als einzige deutsche Mitgliedsregion Mecklenburg-Vorpommern. Aufgrund von Gebietsreformen in Litauen und Lettland ist die Organisation in diesen Ländern seit 2010 nicht mehr vertreten. In 2010 war Mecklenburg-Vorpommern Gastgeber der 15. Generalversammlung der BSC, die am 28. Mai 2010 in Rostock-Warnemünde stattfand. Inhaltliche Schwerpunkte waren die Themen Tourismus, Verkehr und maritime Sicherheit. In den Aktivitäten des Landes liegt das Hauptaugenmerk weiterhin im Verkehrsbereich. Der Staatssekretär im Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern ist Vorsitzender der einschlägigen Arbeitsgruppe, in deren Mittelpunkt die EU-Verkehrspolitik steht. Intensiv behandelt wurden dort die Revision der TEN-T<sup>48</sup> und das EU-weite „Schienennetz für den Güterverkehr“<sup>49</sup>.

<sup>44</sup> HELCOM Ministererklärung zur Umsetzung des BSAP, 20 Mai 2010, Moskau:  
<http://www.helcom.fi/stc/files/Moscow2010/HELCOM%20Moscow%20Ministerial%20Declaration%20FINAL.pdf>

<sup>45</sup> Zu weiteren Einzelheiten siehe Abschnitt B.1 - Schutz der Ostsee.

<sup>46</sup> VASAB-Jahreskonferenz 2011: <http://www.vasab.org/?id=219>

<sup>47</sup> Homepage der BSC: <http://www.balticseacommission.info>

<sup>48</sup> siehe [http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent\\_policy\\_review/tent\\_policy\\_review\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent_policy_review/tent_policy_review_en.htm)

<sup>49</sup> siehe [http://ec.europa.eu/transport/rail/infrastructures/rail\\_freight\\_oriented\\_network\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/infrastructures/rail_freight_oriented_network_en.htm)



Eine weitere Arbeitssitzung der Arbeitsgruppe Verkehr wurde am Rande der Konferenz für das INTERREG IV B Ostsee-Programm am 31. November und 1. Dezember 2010 in Jyväskylä durchgeführt. Kern war eine engere Zusammenarbeit der verkehrsbezogenen INTERREG IV B-Projekte zu gemeinsamen Themen. Die folgende Sitzung fand am 17. März 2011 am Rande einer ostseeweiten Tagung zu „Baltic Transport Outlook 2030“ (BTO)<sup>50</sup> in Schwerin statt. Neben BTO war erneut die Revision der TEN-T eines der Themen der Arbeitssitzung.

Im Ergebnis brachte die Arbeitsgruppe im Namen der BSC eine Stellungnahme in das Konsultationsverfahren zur Revision der TEN-T ein, in der auch die Landesposition betreffend die Verlängerung der prioritären TEN-T-Schienenprojekte 1 und 22 von Berlin über Rostock nach Skandinavien als Teil des Kernnetzes eingeflossen ist.

Die kommende BSC Vollversammlung wird vom 26./27. Mai 2011 auf der Fähre von Stockholm nach Helsinki stattfinden. Themen werden die Zusammenarbeit mit Russland und die Rolle der Regionen in der Umsetzung des HELCOM-BSAP<sup>51</sup> sein.

## 2.5 Kooperation der Subregionen im Ostseeraum - BSSSC

Die BSSSC<sup>52</sup> ist ein politisches Netzwerk von subnationalen Gebietskörperschaften im Ostseeraum. Der im zweijährigen Rhythmus wechselnde Vorsitz ging mit Beginn des Jahres 2011 von Hamburg auf die Woiwodschaft Westpommern über, das auch die Sekretariatsfunktion für die Organisation übernommen hat. Die Schwerpunkte des polnischen Vorsitzes liegen in den Bereichen EU-Kohäsionspolitik, Umsetzung der EU-Ostseestrategie sowie die aktive Einbindung weiterer Ostseeregionen in die BSSSC. Hamburg und Schleswig-Holstein sind im Vorstand der Organisation vertreten.

Im Jugendbereich gibt es die Arbeitsgruppe für Jugendpolitik, die sich aus Vertretern der öffentlichen Verwaltungen und der Jugendverbände zusammensetzt. Der Vertreter für die norddeutschen Länder wird durch das Ministerium für Soziales und Gesundheit Mecklenburg-Vorpommern gestellt, während der Vertreter der Jugendverbände absprachegemäß durch ein anderes Land, also entweder durch Hamburg oder Schleswig-Holstein, benannt wird. Neben diesen offiziellen Vertretern in der Arbeitsgruppe arbeiten auch der Landesjugendring Mecklenburg-Vorpommern e. V. und der Landesschülerrat Mecklenburg-Vorpommern aktiv in dieser Arbeitsgruppe mit.

Die 18. BSSSC-Jahreskonferenz fand vom 11. bis 15. Oktober 2010 in Tallinn statt, unmittelbar vor dem ersten Stakeholder-Forum zur EU-Ostseestrategie. Der Schwerpunkt der Veranstaltung bildete das Thema Bildung, das unter den Aspekten demografischer Wandel, Arbeitsmarkt, Mobilität und Migration sowie Jugend diskutiert wurde. Am Rande der Konferenz fand ein Jugendseminar zur Thematik „Aktive Einbeziehung - Wege zum europäischen Arbeitsmarkt für junge Menschen“ sowie ein „Projektidee Café“ statt, welches durch das Gemeinsame Sekretariat des INTERREG IV B Ostsee-Programms organisiert wurde und dem Austausch von Projektideen und der Entwicklung neuer Projektkooperationen diente.

<sup>50</sup> <http://www.baltictransportoutlook.eu/>

<sup>51</sup> Helsinki Commission-Baltic Sea Action Plan (HELCOM-BSAP)

<sup>52</sup> Homepage der BSSSC: <http://www.bsssc.com>

### 3. Neue EU-Projekte mit Partnern aus dem Ostseeraum

#### 3.1 Grundlagen der Analyse

Die Übersicht über die Nutzung von EU-Programmen durch Akteure aus Mecklenburg-Vorpommern mit Partnern aus dem Ostseeraum schließt an die Darstellung im Europa- und Ostseebereich der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern 2009/2010 an. Auf diesen Bericht wird für die bisher durchgeführten EU-Projekte verwiesen. Im vorliegenden Bericht wird daher vorrangig die Nutzung von EU-Programmen seit dem 1. Januar 2010 untersucht. Als EU-Projekte mit Partnern aus dem Ostseeraum werden dabei alle Projekte betrachtet, an denen zumindest auch Partner aus den anderen Ostseeanrainerstaaten beteiligt sind. Dies bedeutet, dass neben den Projekten, an denen ausschließlich Partner aus dem Ostseeraum beteiligt sind, auch Projekte berücksichtigt werden, die neben Partnern im Ostseeraum auch Projektteilnehmende aus anderen europäischen Regionen umfassen.

Wie in den vorangegangenen Analysen wird auch hier darauf hingewiesen, dass die Anzahl der tatsächlich geförderten EU-Projekte mit Beteiligung aus Mecklenburg-Vorpommern höher liegen dürfte, da es keine Mitteilungspflicht gegenüber der Landesregierung für derartige Projektbeteiligungen gibt. Die Kenntnis über geförderte Projekte stammt zum Teil von den Fachressorts der Landesregierung, zum Teil aus Kontakten mit den Projektbeteiligten und vor allem aus den Recherchen der Onlinedatenbanken der Europäischen Kommission, die durch die Abteilung für europäische und auswärtige Angelegenheiten der Staatskanzlei systematisch durchgeführt wurden. Es wird geschätzt, dass auf diesem Weg zwischen 80 und 90 Prozent aller Projekte mit Beteiligung aus Mecklenburg-Vorpommern erfasst werden konnten, wenn auch - bedingt unter anderem durch die unterschiedlichen Aktualisierungsintervalle der zur Verfügung stehenden Datenbanken - mit zum Teil erheblicher Verzögerung. Alle nachfolgend getroffenen Aussagen sind vor diesem Hintergrund zu sehen.

Eine wichtige Rolle bei der vorliegenden Auswertung spielt die Internetplattform Europa-MV<sup>53</sup>. Europa-MV beinhaltet umfassende Informationen zu Inhalten und Umsetzung der europäischen Fonds (EFRE, ESF, ELER) in Mecklenburg-Vorpommern (Programmdokumente, Projektauswahlkriterien, Förderrichtlinien), Informationen über und die Möglichkeit einer gezielten Suche nach weiteren EU-Programmen, EU-Projekten, Kooperationen und Netzwerken sowie aktuelle Informationen zu EU-relevanten Themen. Auf der Grundlage der Erfassung in Europa-MV ist eine differenzierte statistische Auswertung der vorhandenen Projektdaten möglich.

Partner von Europa-MV sind die Staatskanzlei und Enterprise Europe Network. Die Finanzierung erfolgt aus Mitteln der Staatskanzlei und aus der Technischen Hilfe des Europäischen Fonds für Regionalentwicklung, des Europäischen Sozialfonds sowie des Entwicklungsprogramms für den ländlichen Raum jeweils zu einem Viertel.

Im Jahr 2010 wurde die Internetseite von circa 21300 Besuchern aufgerufen.

---

<sup>53</sup> [www.europa-mv.de](http://www.europa-mv.de)

### 3.2 Projekte im Rahmen der Europäischen territorialen Zusammenarbeit

Im Rahmen der aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) geförderten Europäischen territorialen Zusammenarbeit ist Mecklenburg-Vorpommern an folgenden fünf Programmen beteiligt:

- INTERREG IV A Operationelles Programm des Ziels 3 „Europäische territoriale Zusammenarbeit - „Grenzübergreifende Zusammenarbeit“ der Länder Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und der Republik Polen (Woiwodschaft Westpommern) 2007-2013,
- INTERREG IV A Großprogramm „Region Südliche Ostsee“ (South Baltic Cross-Border Co-operation Programme 2007-2013),
- INTERREG IV B Programm für transnationale Zusammenarbeit im Kooperationsraum Ostsee,
- INTERREG IV B Programm für transnationale Zusammenarbeit im Kooperationsraum Mitteleuropa,
- INTERREG IV C Programm für interregionale Zusammenarbeit.

Unmittelbar der Ostseekooperation dienen das INTERREG IV A Großprogramm „Region Südliche Ostsee“ für die Südliche Ostsee sowie das INTERREG IV B Ostsee-Programm. Das trilaterale INTERREG IV A Programm mit Brandenburg und der Woiwodschaft Westpommern sowie das INTERREG IV B Programm für Mitteleuropa haben durch die Einbeziehung von Polen einen (mittelbaren) Ostseebezug. Das INTERREG IV C Programm dient der Zusammenarbeit in ganz Europa und steht damit auch Partnern aus dem Ostseeraum offen.

Im Großprogramm „Region Südliche Ostsee“ sind nach fünf Calls bislang insgesamt 36 Projekte befürwortet worden. An 26 dieser Projekte sind Partner aus Mecklenburg-Vorpommern beteiligt, davon in zwölf Fällen als Leitender Partner. Im Rahmen der Sitzung des Lenkungsausschusses des Programms, am 13. April 2011, der während des Programmvorsitzes Mecklenburg-Vorpommerns im Jahr 2011 erstmalig in Rostock getagt hat, sind 14 weitere Projekte befürwortet worden - davon acht mit Partnerbeteiligung aus Mecklenburg-Vorpommern und in zwei Fällen mit einem Leitenden Partner aus dem Land.<sup>54</sup>

Für das INTERREG IV B Ostsee-Programm hat im Berichtszeitraum der dritte Call stattgefunden. Von 60 Projektanträgen wurden 19 genehmigt, davon neun mit Partnern aus Mecklenburg-Vorpommern. Über die 53 regulären Projektanträge und die 5 Anträge auf Projektverlängerung („extension stage“) im 4. Call wird im Juni und September 2011 entschieden.

Im INTERREG IV C Programm ist Mecklenburg-Vorpommern über den Landkreis Demmin und das IOW derzeit an zwei Projekten mit Partnern auch aus dem Ostseeraum beteiligt.

Damit ist die Beteiligung von Mecklenburg-Vorpommern an den INTERREG-Programmen von der Zahl der Projekte her als überdurchschnittlich zu bezeichnen. Eine Übersicht über die aktuell befürworteten INTERREG-Projekte mit Partnerbeteiligung aus dem Land ist als Anlage beigefügt.

<sup>54</sup> Übersicht des JTS über die im 6. Call befürworteten Projekte: [http://en.southbaltic.eu/files/?id\\_plik=2313](http://en.southbaltic.eu/files/?id_plik=2313); Die Projekte werden im nächsten Ostseebericht im Detail vorgestellt werden.

Um den Beitrag des EFRE zur Umsetzung der EU-Ostseestrategie beurteilen und im Gesamtbericht über diese Strategie, der zum 30. Juni 2011 vorzulegen ist, darstellen zu können, hat die Generaldirektion Regionalpolitik der Europäischen Kommission entsprechende Leitlinien aufgestellt. Damit werden die Verwaltungsbehörden für alle EFRE-Programme, also für die Ziele „Konvergenz“, „Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung“ sowie „Europäische territoriale Zusammenarbeit“, verpflichtet, bestimmte quantitative und qualitative Analysen hinsichtlich des Beitrags ihrer Programme zur Ostseestrategie vorzunehmen. Dies umfasst insbesondere einen Kennzeichnungsprozess (Labelling), welche Vorhaben zur Ostseestrategie beitragen. Darüber hinaus sollen zum Beispiel Best-Practice-Fälle genannt werden, die aus den jeweiligen Operationellen Programmen gefördert wurden.

### 3.3 Projekte unter Nutzung sonstiger EU-Programme

Unter Nutzung von EU-Programmen außerhalb der Europäischen territorialen Zusammenarbeit sind seit dem 1. Januar 2010 insgesamt zwölf Projekte aufgelegt worden. Neben den EU-Mitgliedstaaten können sich auch Norwegen und Russland aufgrund von gesonderten Vereinbarungen an ausgewählten EU-Programmen beteiligen.

Acht dieser Projekte werden im Rahmen des 7. Forschungsrahmenprogramms durchgeführt. Dabei handelt es sich jeweils um Projekte, die nicht ausschließlich auf den Ostseeraum bezogen sind, sondern auch Partner aus anderen Staaten einschließen. Die Laufzeit der Projekte beträgt zwischen drei und fünf Jahren; die Förderhöhe zwischen 2,9 und 12,5 Millionen Euro. Sechs der Projekte sind auf die Forschungszusammenarbeit ausgerichtet, davon jeweils zwei in den Bereichen „Gesundheit“ sowie „Lebensmittel, Landwirtschaft und Fischerei, Biotechnologie“ und jeweils eins in den Bereichen „Umwelt“ und „Energie“. Jeweils ein Projekt fällt in den Bereich der Nuklearforschung sowie der Marie-Curie-Maßnahmen zur Erstausbildung für Forscher.

Die meisten der beteiligten Partner aus dem Ostseeraum kommen aus Dänemark (7), gefolgt von Schweden (5), Finnland (4) und Polen (3). Lettland, Litauen, Norwegen und Russland sind mit jeweils einem Partner beteiligt.

Seit Beginn des 7. Forschungsrahmenprogramms im Jahr 2007 sind insgesamt 35 Projekte unter Beteiligung von Partnern aus dem Ostseeraum begonnen worden. Die meisten Partner kommen aus Polen und Finnland (jeweils 19), gefolgt von Schweden (17) und Dänemark (15). Die Nutzung des 7. Forschungsrahmenprogramms im Berichtszeitraum bewegt sich damit auf einem vergleichbaren Niveau wie in den Vorjahren.

Weitere drei der seit dem 1. Januar 2010 neu aufgelegten Projekte werden aus dem Programm „Leonardo da Vinci“ gefördert. Es handelt sich dabei um polizeiliche Kooperationsvorhaben des Landeskriminalamtes mit Polen (Projekte „Prävention und Bekämpfung von Straftaten, bei denen Hass das Motiv ist“ sowie „Maßnahmen der Verkehrspolizei zur Eindämmung von Gefahren im Straßenverkehr“<sup>55</sup>) und mit Dänemark (Projekt „Erweiterung der polizeilichen Methodenkompetenz“; Genehmigung steht noch aus).

<sup>55</sup> Deutscher Partner ist das Polizeipräsidium Rostock

Schließlich wird durch das EU-Programm für die öffentliche Gesundheit die dritte von 2010-2012 laufende Umsetzungsphase des Projekts BORDERNETwork<sup>56</sup> des Ministeriums für Soziales und Gesundheit mit der Woiwodschaft Westpommern zur Prävention, Diagnostik und Therapie von HIV/AIDS und sexuell übertragbaren Infektionen gefördert.

Die Nutzung von EU-Programmen aus diesen Bereichen mit Partnern aus dem Ostseeraum ist damit im Vergleich zu den Vorjahren rückläufig. Diese Feststellung schließt an den bereits im Europa- und Ostseebericht 2009/2010 festgestellten Trend an. Dies mag einerseits daran liegen, dass eventuell geförderte Projekte der Landesregierung nicht bekannt geworden sind. Andererseits könnte hier auch ein tatsächlicher Rückgang vorliegen, der seine Ursachen möglicherweise in der Wirtschafts- und Finanzkrise und einem damit einhergehenden geringeren Interesse potenzieller Projektträger an den EU-Programmen haben könnte.

## **B. Ostseepolitische Schwerpunkte der Staatskanzlei und der Ressorts der Landesregierung**

### **1. Schutz der Ostsee**

Der Schutz der Ostsee ist eine Querschnittsaufgabe, an der sich naturgemäß mehrere Ressorts der Landesregierung entsprechend ihrer Zuständigkeitsbereiche beteiligen. Der Ostseeschutz schließt das Wassereinzugsgebiet ein und berührt deshalb viele Bereiche des Umwelt- und Naturschutzes in Mecklenburg-Vorpommern, auf die bereits in den Abschnitten A.1.2 zur EU-Ostseestrategie und A.2.2 im Zusammenhang mit den Aktivitäten von HELCOM hingewiesen wurde. Darüber hinaus wird in diesem Abschnitt auf die Themen Eutrophierung, Verringerung von Schiffsemissionen, Landstromversorgung von Schiffen in Häfen und die Kontrollaktivitäten der Wasserschutzpolizei eingegangen.

#### **1.1 Eutrophierung**

Sowohl die EG-Wasser-Rahmenrichtlinie (WRRL) als auch die EG-Meeressstrategie-Rahmenrichtlinie sowie der HELCOM-Ostseeaktionsplan zielen auf die Wiederherstellung eines guten ökologischen Zustands der Ostseegewässer zu bestimmten Zeitpunkten. Eines der größten Hindernisse für die schnelle Zielerreichung stellt die Überdüngung der Ostsee mit eingetragenen Nährstoffen aus dem Einzugsgebiet dar, die zur Eutrophierung führt. Ein Großteil dieser Nährstoffe stammt aus der Landnutzung. Insbesondere setzen sie sich aus diffusen Einträgen aus der Landwirtschaft zusammen. Das Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz hat im Berichtszeitraum deshalb ein Konzept zur Verminderung diffuser Nährstoffeinträge in die Gewässer entwickelt, das die Ansprüche des Gewässerschutzes und der Landwirtschaft integriert. Gleichzeitig wurden die Schwerpunktbereiche diffuser Einträge in die Gewässer des Landes identifiziert. Daraus gehen effektive Maßnahmen für die landwirtschaftliche Praxis hervor, die in den kommenden Jahren durch landwirtschaftliche Beratung und Flächenmanagement im Zuge der Bewirtschaftungsplanung und des Maßnahmenprogramms gemäß WRRL realisiert werden sollen. In Zusammenarbeit des Landkreises Nordvorpommern mit dem Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz wurde im Hinblick auf die Sanierung und Restaurierung der Darß-Zingster-Boddenkette unter anderem das Einzugsgebiet der Barthe als ein Pilotprojekt in Angriff genommen.

<sup>56</sup> <http://www.mat-mv.de/bordernetwork.html>

Für die Ostsee insgesamt ist festzuhalten, dass das Eutrophierungsproblem trotz deutlicher Reduzierungen der Nährstoffeinträge weiter besteht. Die Stickstoffeinträge aus der Landwirtschaft und aus der Verbrennung (Industrie und Verkehr) sind insbesondere im Bereich der westlichen und südlichen Ostsee weiterhin viel zu hoch. Es gibt zwar einige Fortschritte im Abwasserbereich; allerdings werden noch große Investitionen in den Bau von Kläranlagen in den neuen EU-Ostseeanrainern und Russland getätigt werden müssen. Besonders kritisch ist hier die Situation bei den Phosphat-Einträgen, weil im nördlichen und östlichen Ostseeraum weitgehend noch phosphathaltige Waschmittel verwendet werden. Unter dem Schirm von HELCOM laufen einige strategische Aktionen und Leuchtturmprojekte im Kampf gegen die Eutrophierung. Das Project on Urban Reduction of Eutrophication (PURE-Projekt)<sup>57</sup> der EU adressiert die Thematik der fortgeschrittenen Phosphor-Eliminierung (auf 0,5 mg/l) in öffentlichen Kläranlagen und des nachhaltigen Umgangs mit Klärschlamm.

Das EU-Projekt Baltic Hazardous and Agricultural Releases Reduction (BALTHAZAR)<sup>58</sup> befasst sich mit Nährstoffeinträgen in die Ostsee aus großen landwirtschaftlichen Mastanlagen in den russischen Regionen Leningrad und Kaliningrad sowie im Gebiet der Stadt St. Petersburg. Über eine Inventarisierung und eine systematische Risikoanalyse wird eine Prioritätenliste für sofortige Maßnahmen abgeleitet. Der Methodik wird Pilotcharakter für den gesamten Ostseeraum zugeschrieben. Auch mit aus dem INTERREG IV B Ostseeprogramm geförderten Projekten wie BALTIC COMPASS<sup>59</sup> oder Baltic Deal<sup>60</sup> wird die Entwicklung einer regionalen nachhaltigen Landwirtschaftspolitik unterstützt. Beide Projekte haben zum Ziel, Ansätze und Instrumente für die kosteneffiziente Reduktion von Nährstoffeinträgen aus der Landwirtschaft zu entwickeln.

## 1.2 Minderung der Schadstoffemissionen durch den Schiffsverkehr

Die von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (International Maritime Organisation - IMO) beschlossene Änderung der Anlage VI des Internationalen Übereinkommens von 1973/78 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL), zum 1. Juli 2010 völkerrechtlich in Kraft getreten, legt für die Schwefelonderschutzgebiete Nord- und Ostsee ab 1. Januar 2015 einen Schwefelgehalt von 0,1 Prozent im Schiffstreibstoff (aktuell: 1,0 Prozent) fest. In allen anderen Fahrtgebieten ist ein Schwefelgehalt von 4,5 Prozent noch bis zum 31. Dezember 2011, bzw. ab 1. Januar 2012 bis Ende 2019 von 3,5 Prozent und von 0,5 Prozent ab 1. Januar 2020 zulässig. Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der Schifffahrt in der Ostsee und Verkehrsverlagerungen vom Wasserweg auf die Straße werden von Reedern, Hafenbetreibern und dem Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung befürchtet. Bestätigt wird dies durch die vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) im Auftrag des Verbandes Deutscher Reeder (VDR) und des Zentralverbandes der Deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) erstellte Studie „Die weitere Reduzierung des Schwefelgehalts in Schiffsbrennstoffen auf 0,1 Prozent in Nord- und Ostsee im Jahr 2015: Folgen für die Schifffahrt in diesem Fahrtgebiet“ (Endbericht vom September 2010).<sup>61</sup>

<sup>57</sup> Weitere Informationen zum PURE-Projekt: <http://www.purebalticsea.eu>

<sup>58</sup> Weitere Informationen zum Projekt BALTHAZAR: [http://www.helcom.fi/projects/en\\_GB/BALTHAZAR](http://www.helcom.fi/projects/en_GB/BALTHAZAR)

<sup>59</sup> Weitere Informationen zum Projekt Baltic COMPASS: <http://www.balticcompass.org>

<sup>60</sup> Das Projekt Baltic Deal ist ein Vorzeigeprojekt im Rahmen des Schwerpunktbereichs 1 „Den Nährstoffeintrag reduzieren“. Weitere Informationen: <http://www.balticdeal.eu>

<sup>61</sup> Zur ISL-Studie: <http://www.reederverband.de/files/images/GermanISLStudyonSECAimpacts.PDF>



Laut ISL führen die Mehrkosten von 360 bis 560 US-Dollar pro Tonne Schiffstreibstoff mit 0,1 Prozent Schwefelgehalt (Destillat) ab 2015 zu einer Verlagerung von insgesamt 22 Prozent der Einheiten im Lkw/Trailer-Verkehr. Bei einem geschätzten Gesamtvolumen von 2,7 Millionen Einheiten in 2015 wären dies etwa 600000 Einheiten, die den deutschen Fähr- und RoRo-Häfen verloren gehen würden. Von der Verlagerung prozentual am stärksten betroffen wären die Schifflinien zwischen Deutschland und Russland/Baltikum (46 Prozent = 138000 Einheiten), gefolgt von Finnland (27 Prozent = 215000 Einheiten) und Südschweden (15 Prozent = 181000 Einheiten). Durch die Verlagerung im Fähr- und RoRo-Verkehr könnten die Mehrverkehre auf deutschen Straßen 60 Millionen zusätzliche Lkw-Kilometer betragen.

Das Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung unterstützt die im Ergebnis der ISL-Studie von VDR und ZDS an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gerichteten Forderungen. Demnach wird die Bundesregierung ersucht, in den zuständigen Gremien für geeignete Maßnahmen zu werben, um die Verzerrung des Wettbewerbs und die befürchtete drastische Verlagerung von Verkehren von See auf die Straße zu verhindern. Der Minister für Verkehr, Bau und Landesentwicklung hat den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Schreiben vom 2. März 2011 gebeten, die IMO-Beschlüsse zur Reduzierung des Schwefelgehaltes in Nord- und Ostsee ernsthaft zu prüfen, die schwedischen Bemühungen, auf EU-Ebene eine Abmilderung der negativen Auswirkungen für die Schifffahrt zu erreichen, zu unterstützen und anlässlich der 7. Nationalen Maritimen Konferenz am 27./28. Mai 2011 über Aktivitäten und beabsichtigte Maßnahmen der Bundesregierung zu berichten.

Unabhängig davon wurde im Zuge der Umsetzung der „Schwefel-Richtlinie“ (2005/33/EG) und der III. Bundesemissionsschutzverordnung auch die Hafenverordnung Mecklenburg-Vorpommern<sup>62</sup> angepasst. Demnach dürfen alle Seeschiffe, die sich länger als zwei Stunden in einem Hafen in Mecklenburg-Vorpommern aufhalten und über keinen Anschluss für eine Landstromversorgung verfügen, nur noch Brennstoff mit maximal 0,1 Prozent Schwefelanteil verfeuern.

Derzeit befasst sich eine Arbeitsgruppe von HELCOM mit einem Entwurf zur Ausweisung der Ostsee als Stickstoffemissionsüberwachungsgebiet ab 2016. Auf Arbeitsebene hat das Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung gegenüber dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, das in der HELCOM-Gruppe vertreten ist, dahingehend Stellung genommen, dass vor einer HELCOM-Entscheidung eine Folgenabschätzung zur Einführung neuer Grenzwerte zu Stickstoffemissionen in der Ostsee durchzuführen ist. Aus der Sicht des Landes sollten für alle europäischen Fahrtgebiete einheitliche Umweltstandards angestrebt werden, um Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der Schifffahrt in der Ostsee zu vermeiden.

Mit der von HELCOM beantragten Ausweisung der Ostsee als Abwassersonderschutzgebiet nach Anlage IV des MARPOL-Übereinkommens sollen Grenzwerte für Abwassereinleitungen von Passagierschiffen eingeführt werden. Alternativ zur Nutzung von Aufbereitungsanlagen sollen die Schiffe ihr Abwasser an Bord sammeln und in den Häfen abgeben können. Unbedingte Voraussetzung dafür ist eine ausreichende Infrastruktur zur Aufnahme von Abwässern großer Passagierschiffe in den Häfen. Bislang verfügen nur wenige Ostseehäfen über die entsprechende Infrastruktur.

<sup>62</sup> GVOBl. M-V S. 198 vom 11.03.2010; siehe auch: <http://www.landesrecht-mv.de/jportal/portal/page/bsmvprod.psml?showdoccase=1&doc.id=jlr-HafVMV2006rahmen&doc.part=X&doc.rigin=bs&st=lr>

Die Bundesregierung hat sich erfolgreich dafür eingesetzt, dass die Regelung eines Sondergebiets nach MARPOL-Anlage IV auf der Ostsee erst dann in Kraft tritt, wenn „ausreichende landseitige Kapazitäten“ nachgewiesen sind. Anlässlich der 61. Sitzung des Marine Environment Protection Committee (MEPC) der IMO vom 27. September bis 1. Oktober 2010 wurde beschlossen, das MARPOL-Übereinkommen um die Möglichkeit der Ausweisung von Abwassersonderschutzgebieten zu ergänzen. Dies soll anlässlich der nächsten MEPC-Sitzung im Juli 2011 erfolgen. Bis dahin sind noch viele technische Detailfragen zu klären, wie etwa die technischen Anforderungen an die Hafenauffangeinrichtungen und deren Umsetzbarkeit oder die technischen Parameter für bordseitige Kläranlagen. Um wettbewerbsverzerrende Kostenbelastungen für Betreiber von Hafenauffanganlagen sowie Reeder im Ostseeraum zu vermeiden, sollten alle europäischen Fahrtgebiete als Abwassersonderschutzgebiete ausgewiesen werden.

### 1.3 Landstromversorgung von Schiffen in Häfen

Mit dem Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes vom 16. Dezember 2010<sup>63</sup> wird aus Gründen des Umweltschutzes die landseitige Verstromung von Schiffen steuerlich begünstigt. Die Stromsteuer für die Landverstromung wird auf den nach der EU Energiesteuer-Richtlinie vorgeschriebenen Mindeststeuersatz von 0,50 Euro/MWh begrenzt. Strom, der im Fall einer landseitigen Stromversorgung von Wasserfahrzeugen für die Schifffahrt mit Ausnahme der privaten nicht gewerblichen Schifffahrt verbraucht wird, wird nur in Höhe des Mindeststeuersatzes der EU-Energiesteuerrichtlinie belastet. Die Regelung soll wirtschaftliche Anreize zur Inanspruchnahme der Landstromversorgung von Schiffen schaffen, um dadurch die Schadstoff-, Kohlendioxid-, Partikel- und Lärmemissionen in Häfen zu reduzieren. Die Steuerbegünstigung entspricht somit der Umweltschutzpolitik der Europäischen Gemeinschaft und setzt die Empfehlung der Kommission (2006/339/EG) explizit um, nach der die Mitgliedstaaten unter Nutzung der Möglichkeiten, die das Gemeinschaftsrecht bietet, wirtschaftliche Anreize für Schiffsbetreiber, die Landstromversorgung zu nutzen, prüfen sollen.

Fraglich bleibt jedoch, ob die Landstromversorgung von Schiffen zu einer allgemeinverbindlichen Lösung entwickelt werden kann. Hierbei sind die Vor- und Nachteile einer Versorgung von Schiffen mit Strom, Gas und Flüssiggas gegeneinander abzuwägen. In Bezug auf die Landstromalternative besteht Klärungsbedarf hinsichtlich zahlreicher Fragen; hierbei geht es beispielsweise um einheitliche internationale Standards für die Stromversorgung, unterschiedliche Stromqualitäten, allgemein gültige technische Voraussetzungen, rechtliche Rahmenbedingungen, Haftungs- und Gewährleistungsfragen sowie Bereitstellung der gegebenenfalls erheblichen Stromkapazitäten. In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass Kreuzfahrtdestinationen wie Barcelona oder Piräus mit circa 800 - 900 Anläufen in einer Saison sehr hohe Stromerzeugungskapazitäten vorhalten müssten, die jedoch nur saisonal ausgelastet und deshalb möglicherweise ohne hohe Bereitstellungskosten nicht wirtschaftlich betrieben werden könnten. Gegenwärtig scheint es einen Trend im Kreuzschiffahrtsbau zu auch mit Flüssiggas betriebenen Aggregaten zu geben, was die Entwicklung hin zu schiffsautarken Lösungen wahrscheinlicher werden ließe. Das schließt jedoch nicht aus, im Einzelfall eine Landstromversorgung für regelmäßige Schiffsverbindungen mit baugleichen, kleineren Schiffstypen zu entwickeln.

<sup>63</sup> Siehe Plenarprotokoll 17/81 des Deutschen Bundestages vom 16.12.2010, S. 9067 ff: <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btp/17/17081.pdf#P.9067>



#### 1.4 Aktivitäten der Wasserschutzpolizei

Die Überwachung der Einhaltung von Bestimmungen der international geltenden Vorschriften des maritimen Umweltschutzes gehört zu den speziellen Tätigkeitsfeldern der Wasserschutzpolizei. In enger Kooperation mit den zuständigen Fachbehörden führten die Bediensteten der Wasserschutzpolizei 2010 landesweit 939 Seeschiffskontrollen durch. Im Vordergrund steht die Überprüfung der Zeugnisse und Schiffsdokumente um die Schiffsführung und Verantwortlichen der Schifffahrtsunternehmen auf die Einhaltung der Umweltschutzbestimmungen und erforderlichen technischen Einrichtungen zum Meeresschutz an Bord zu sensibilisieren. Die Polizeibeamtinnen und Polizeibeamten der Wasserschutzpolizei stellten 42 Verstöße gegen die MARPOL-Bestimmungen fest.

Im Zuge der Umsetzung der Schwefel-Richtlinie wurde die Wasserschutzpolizei ermächtigt, die Einhaltung der Schwefel-Richtlinie zu überwachen. Im Rahmen der Seeschiffskontrolle werden die Schiffstagebücher und Tanklieferbescheinigungen an Bord kontrolliert.

Im Jahr 2010 wurden durch die Wasserschutzpolizei insgesamt 2360 Beförderungseinheiten kontrolliert. Dabei handelte es sich um Fahrzeuge im Straßen- und Schienenverkehr, sowie Container und Wechselbrücken im Zusammenhang mit der Beförderung auf Seeschiffen. Den Schwerpunkt bildeten die Häfen Rostock und Sassnitz. Ziel der Kontrollen war die Bewertung der Transportsicherheit mit den Schwerpunkten Gefahrgut, Ladungssicherung und grenzüberschreitende Abfallverbringung. Insgesamt wurden 631 Einheiten beanstandet. Von den 1265 kontrollierten Beförderungseinheiten mit gefährlichen Gütern wurden 210 beanstandet. Grundanliegen der Kontrollen war es, bei schwerwiegenden Verstößen, die einen direkten Einfluss auf die Transportsicherheit hatten, eine Weiterbeförderung bis zur Abstellung der Mängel zu untersagen.

#### 2. Zusammenarbeit im Bereich Klimawandel

Für die Ostseestaaten ist es von entscheidender wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Bedeutung, den Klimawandel zu beobachten und sich im Bedarfsfall rechtzeitig auf klimatische Änderungen einzustellen, um Chancen zu nutzen und Risiken zu vermeiden. Verschiedene Akteure aus Mecklenburg-Vorpommern wie das IOW, die Universität Rostock oder das Staatliche Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg engagieren sich im Rahmen des Bundesministerium für Bildung und Forschung-Forschungsprojektes des RADOST „Regionale Anpassungsstrategien für die deutsche Ostseeküste“<sup>64</sup>. Zu Beginn umfasste das RADOST-Netzwerk circa 60 Partner, seitdem hat sich dieser Kreis kontinuierlich erweitert. Ziel des Projektes ist es, Reaktionsmöglichkeiten auf den Klimawandel zu erarbeiten, Risiken zu minimieren und Entwicklungspotenziale zu nutzen. Anhand von Anwendungsprojekten sollen die wirtschaftlichen Potenziale von Anpassungsmaßnahmen in Bereichen Häfen und maritime Wirtschaft, Tourismus und Strand, Gewässermanagement, Naturschutz und erneuerbare Energien, Aquakultur, Küstenschutz und Geothermie dargestellt werden. Ergänzt wird das Projekt auch durch einen Informationsaustausch mit Partnern aus Polen, Lettland und Finnland. Am 24./25. März 2010 fand in Schwerin die RADOST Jahreskonferenz statt, in deren Mittelpunkt das Thema Tourismus und Klimawandel stand.

<sup>64</sup> Informationen zur Jahreskonferenz des Projekts RADOST in Schwerin am 24./25.03.2010: [http://www.klimzug-radost.de/termine/jahreskonferenz\\_2010](http://www.klimzug-radost.de/termine/jahreskonferenz_2010)

Auch der Bereich der erneuerbaren Energien bietet Perspektiven in der grenzübergreifenden Zusammenarbeit. Am 22. September 2010 fand in Schwerin eine Deutsch-Polnische Konferenz zum Thema „Erneuerbare Energien in Polen - Chancen für die deutsch-polnische Zusammenarbeit“<sup>65</sup> mit den Schwerpunkten Windenergie und Biomasse statt. Derzeit entsteht in Mecklenburg-Vorpommern eine Wertschöpfungskette von der Projektentwicklung und Konzeption über die Produktion und Zulieferung bis hin zu Service und Wartung im Bereich der erneuerbaren Energietechnologien, so dass sich hier eine große Bandbreite an Kooperationsmöglichkeiten ergeben könnte. Die Konferenz wurde von der Botschaft der Republik Polen in Deutschland in Zusammenarbeit mit der Industrie- und Handelskammer zu Schwerin veranstaltet.

### 3. Verkehrsanbindung des Landes

#### 3.1 Transeuropäische Verkehrsnetze

In der europäischen Verkehrspolitik steht im Berichtszeitraum die Revision der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) im Mittelpunkt<sup>66</sup>. Das TEN-T-Gesamtnetz, dem die wichtigsten Straßen- und Schienenwege Mecklenburg-Vorpommerns, die Häfen Wismar, Rostock und Sassnitz sowie die Flughäfen Rostock-Laage, Barth und Heringsdorf angehören, wird nur geringfügig überarbeitet. Statt der bisherigen, nicht miteinander zusammenhängenden vorrangigen Vorhaben („priority projects“) wird es künftig ein Kernnetz geben, das Verbindungen zwischen den Metropolen und wichtigsten Häfen Europas enthält. Die Landesregierung setzt sich dafür ein, den Hafen Rostock und die Straßen- und Schienenwege Rostock - Berlin in das künftige Kernnetz aufzunehmen und hat im Berichtszeitraum bei ihren Gesprächspartnern im Ostseeraum und mit Vertretern der EU-Organe mehrfach für dieses Anliegen geworben. Die dieser Forderung zugrunde liegende Logik nach einem Lückenschluss zwischen bestehenden prioritären TEN-Projekten wird auch durch das Parlamentsforum Südliche Ostsee und die Ostseeparlamentarierkonferenz unterstützt.<sup>67</sup> Positiv ist in diesem Zusammenhang zu vermerken, dass der Hafen Rostock in einer im Auftrag der Europäischen Kommission erstellten Studie<sup>68</sup> zur Aufnahme als Knotenpunkt in das künftige TEN-T-Kernnetz vorgeschlagen wird. Unterstützend dürfte zudem die Bestätigung des Meeresautobahnprojektes auf der Strecke Rostock - Gedser Ende 2010 durch die EU sein.<sup>69</sup>

<sup>65</sup> Weitere Informationen zur Konferenz: [http://www.ihkzuschwerin.de/ihksn/Home/Medien\\_Kommunikation/Reden\\_Vortraege\\_Statements/2010\\_reden\\_vortraege.html#Energiekonferenz](http://www.ihkzuschwerin.de/ihksn/Home/Medien_Kommunikation/Reden_Vortraege_Statements/2010_reden_vortraege.html#Energiekonferenz)

<sup>66</sup> Homepage der Generaldirektion Verkehr zur TEN-T Revision (auf Englisch): [http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent\\_policy\\_review/tent\\_policy\\_review\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent_policy_review/tent_policy_review_en.htm)

<sup>67</sup> Siehe die Resolution des 8. Parlamentsforums Südliche Ostsee in Elbing, Polen, vom 21. bis 23. Mai 2010, [LT-Drs. 5/3960](#), S. 10, Ziff. II.1, erster Spiegelstrich sowie die Resolution der 19. Ostseeparlamentarierkonferenz in Mariehamn, Åland-Inseln, Finnland, am 30. und 31. August 2010, [LT-Drs. 5/3961](#), Ziff. 19.

<sup>68</sup> Link zur Studie (Hinweis auf Rostock s. S. 109): [http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/studies/doc/2010\\_12\\_ports\\_and\\_their\\_connections\\_within\\_the\\_ten-t.pdf](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/studies/doc/2010_12_ports_and_their_connections_within_the_ten-t.pdf)

<sup>69</sup> Weitere Informationen zum Meeresautobahn-Projekt Rostock-Gedser: [http://tentea.ec.europa.eu/en/apply\\_for\\_funding/follow\\_the\\_funding\\_process/motorways\\_of\\_the\\_sea\\_mos\\_call\\_2011.htm](http://tentea.ec.europa.eu/en/apply_for_funding/follow_the_funding_process/motorways_of_the_sea_mos_call_2011.htm) und [http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal\\_prod/Regierungsportal/de/vm/\\_Service/Presse/Archiv/Pressemitteilungen/ndex.jsp?&pid=24521](http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal_prod/Regierungsportal/de/vm/_Service/Presse/Archiv/Pressemitteilungen/ndex.jsp?&pid=24521)

Die Bestrebungen für die Aufnahme der Strecken Rostock - Berlin in das Kernnetz stehen auch in engem Zusammenhang mit dem „Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor“.<sup>70</sup> Unter diesem Namen haben sich die ostdeutschen Länder für eine bessere Vermarktung der Verkehrsinfrastruktur, der logistischen Dienstleistungen und der Gewerbeflächen im Korridor von Skandinavien über die Häfen Mecklenburg-Vorpommerns bis nach Norditalien und zur Adria zusammengefunden. Von 2009 bis 2012 werden diese Bestrebungen durch die beiden Projekte The Scandinavian-Adriatic Corridor for Innovation and Growth (Scandria) und South North Axis (SoNorA) unterstützt<sup>71</sup>.

### 3.2 Seeverkehr

Bis 2008 waren deutliche Zuwächse im Seeverkehr insgesamt über die Häfen Mecklenburg-Vorpommerns zu verzeichnen. Das galt ebenso für Seeverkehre zwischen Mecklenburg-Vorpommern und den anderen Ostseeanrainern einschließlich Norwegens. Infolge der internationalen Finanz- und Wirtschaftskrise verzeichneten in 2009 nahezu alle Häfen in Mecklenburg-Vorpommern erhebliche Umschlagsrückgänge. Im vergangenen Jahr legte der Seeverkehr wieder zu, ohne jedoch das Vorkrisenniveau zu erreichen. Das Aufkommen von 2008 wird voraussichtlich erst in 2012 oder 2013 wieder erreicht werden.

Nach Angaben des Statistischen Amtes Mecklenburg-Vorpommern wurden im Jahr 2010 rund 28,2 Millionen Tonnen im Seeverkehr über die Häfen in Mecklenburg-Vorpommern umgeschlagen, davon rund 20,6 Millionen Tonnen in der Relation mit den Ostseeanrainern und Norwegen. Mit rund 8,2 Millionen Nettotonnen hatte der Fährverkehr einen Anteil von 29,1 Prozent am gesamten Seegüterumschlag. Die Häfen in Mecklenburg-Vorpommern sind über zahlreiche Linienverbindungen mit den Ostseeanrainern einschließlich Norwegen verbunden.

Die Entwicklung des Seegüterverkehrs (in Tonnen) über die Häfen im Land verlief in den vergangenen fünf Jahren wie folgt:

	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
Dänemark	2481846	2845520	2648055	2134522	2449667
Schweden	10155735	10482780	9724804	7490747	7937710
Finnland	2455684	2299824	2588844	1786228	2117963
Russland (Ostsee)	1991123	1866271	2377869	1636887	2719691
balt. Staaten	1970686	2067151	2455150	2419843	2362156
Polen	379514	293706	555888	250769	1115684
Norwegen	1279336	1414594	1307946	1513676	1910091
<b>M-V - Ostsee</b>	<b>20713924</b>	<b>21269846</b>	<b>21658556</b>	<b>17232672</b>	<b>20612962</b>
<b>M-V - Gesamt</b>	<b>27723219</b>	<b>28006022</b>	<b>29314318</b>	<b>24916700</b>	<b>28164883</b>

Tabelle 1

<sup>70</sup> Siehe zur Forderung nach Einrichtung eines Ostsee-Adria-Entwicklungskorridors auch die Resolution des 8. Parlamentsforums Südliche Ostsee in Elbing, Polen, vom 21. bis 23. Mai 2010, [LT-Drs. 5/3960](#), S. 8 f.

<sup>71</sup> Informationen zu den Projekten Scandria und SoNorA: <http://www.scandriaproject.eu/> bzw. <http://www.sonoraproject.eu>

Rund 2,75 Millionen Passagiere (2009: 3,1 Millionen Passagiere) nutzten die Fährverbindungen über die Ostsee. Im gesamten Passagierverkehr über See wurden im Jahr 2010 circa 2,9 Millionen Passagiere (2009: 3,3 Millionen Passagiere) in den Häfen des Landes erfasst.

Der Kreuzfahrthafen Rostock-Warnemünde zählte mit 114 Anläufen von 33 unterschiedlichen Kreuzlinern mit 177000 Passagieren an Bord auch 2010 zu den führenden deutschen Kreuzfahrthäfen. Die 177000 Kreuzfahrtpassagiere sorgten für rund 350.000 Passagierbewegungen im Hafen. Das war für Rostock-Warnemünde ein neuer Passagierrekord. 75 Kreuzfahrtschiffe liefen den Hafen als Tagesreiseziel an und 39 Schiffe führten einen Voll- oder Teilreisewechsel in Rostocks Ostseebad durch. 132000 Landausflugspassagiere und 45000 Reisewechselpassagiere wurden insgesamt registriert. Warnemünde hat sich in den vergangenen Jahren als beliebtestes deutsches Reiseziel für internationale Kreuzfahrttouristen und -reedereien etabliert.

Die Kreuzschifffahrt sorgt auch für zusätzliche Wertschöpfung in Rostock-Warnemünde und in Mecklenburg-Vorpommern. Die Passagiere und Besatzungsmitglieder gaben in der Saison 2010 insgesamt 6,9 Millionen Euro aus. Das ergab eine Studie des Ostseeinstituts für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock, für die im Zeitraum von Mai bis September 1149 Seereisende und 445 Besatzungsmitglieder unterschiedlicher Reedereien befragt wurden.

Der positive Kreuzfahrtrend wird sich auch 2011 fortsetzen. Derzeit werden 161 Anläufe von 33 Hochseekreuzfahrtschiffen erwartet. 24 Kreuzliner internationaler Reedereien werden zu einem Tagesbesuch an der Warnow erwartet. Bei 50 Schiffsankünften wird ein Voll- beziehungsweise Teilreisewechsel am Warnemünder Passagierkai erfolgen. Rund 250000 Seereisende aus aller Welt werden von und an Bord gehen und für eine halbe Million Passagierbewegungen im Hafen sorgen.

### **3.3 Ausbau der Verkehrs- und Hafeninfrastrukturen**

Das Land unterstützte auch in 2010 den Ausbau der Verkehrs- und Hafeninfrastrukturen mit dem Ziel, die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit der mecklenburg-vorpommerschen Häfen zu stärken. Damit wird ein Beitrag zur Bewältigung langfristig steigender Güter- und Personenverkehre unter Einbindung des Seeverkehrs und der Häfen des Landes geleistet. In 2010 wurden unter anderem:

- im Seehafen Wismar der 1. Bauabschnitt der Hafenerweiterung (Bau eines Liegeplatzes sowie zusätzlicher Hafenflächen) und die gleisseitige Anbindung der Liegeplätze 2 bis 9 fertig gestellt;
- im Seehafen Rostock der Liegeplatz 37 neu gebaut, Vorstellflächen für den Fährverkehr erweitert, mit der Errichtung des „Maritimen Gewerbegebietes 3“ begonnen (unter anderem Norderweiterung Pier III - Liebherr-Erweiterung - und Bau eines Schwergutliegeplatzes);
- im Rostocker Fracht- und Fischereihafen mit dem Neubau von Liegeplatz 2 begonnen;
- im Fährhafen Sassnitz der Liegeplatz 9 (2. Bauabschnitt als Konjunkturvorhaben) fertig gestellt, der Bau des maritimen Gewerbegebietes „Hafen Süd“ für die Offshore-Windenergiebranche begonnen;
- im Südhafen Wolgast vier Liegeplätze ertüchtigt und die kommunale Hafenzufahrt an die Wassertiefe des ausgebauten Nördlichen Peenestromes (7,5 m) angepasst.

Die Landesregierung setzt sich vor allem für die Umsetzung folgender aktueller und künftiger Projekte und Maßnahmen ein:

- Ausbau des Fahrwassers in der Wismarbucht zur Anpassung an die Wettbewerbsbedingungen des Seehafens Wismar und der Nordic Yards GmbH Wismar (ehemals Wadan Yards Wismar, Aker MTW);
- Vertiefung der Zufahrt zum Seehafen Rostock im Hinblick auf die Entwicklung der Massengutschifffahrt;
- im Seehafen Wismar für die Fortsetzung der Hafenerweiterung in drei Bauphasen;
- im Seehafen Rostock für die Erweiterung und Umgestaltung der Fährabfertigungsfazilitäten (unter anderem im Zusammenhang mit dem Meeresautobahnprojekt Rostock - Gedser), die Erschließung weiterer Ansiedlungs-, Hafenentwicklungs- und Logistikflächen, den Ausbau der Hafenstraßenanbindung an die A 19 (Errichtung einer neuen Teilanschlussstelle);
- in Stralsund für die Gleisanbindung des Frankenhafens;
- im Fährhafen Sassnitz für die Entwicklung des Hafens als Basishafen für die Offshore-Windenergiebranche, die Umsetzung des Meeresautobahn-Projektes Sassnitz -Trelleborg;
- in Vierow für die Gleisanbindung des „Industriegebietes Hafen Vierow“.

Die insgesamt sehr gute straßenseitige Hinterlandanbindung der Häfen in Mecklenburg-Vorpommern sollen mit dem Lückenschluss der Autobahn 14 zwischen Schwerin und Magdeburg (Baubeginn in Mecklenburg-Vorpommern für Ende 2012 geplant) sowie dem Bau der Bundesstraße 96n auf Rügen weiter optimiert werden.

Auch die Qualität der schienenseitigen Hinterlandanbindung soll weiter verbessert werden. Dies gilt insbesondere für den Ausbau der Schienenstrecken Rostock - Berlin und Stralsund - Berlin für eine Fahrgeschwindigkeit von 160 km/h sowie deren Ertüchtigung für schwere Züge. Mit beiden Projekten werden die Häfen Rostock und Sassnitz und damit auch der Ostsee-Adria-Korridor weiter gestärkt. Die DB Netz AG hat für die Strecke Rostock-Berlin zugesagt, dass bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 das verkehrspolitische Ziel einer Fahrzeit von unter zwei Stunden im Schienenpersonenfernverkehr zwischen Rostock Hbf und Berlin Hbf erreicht wird. Für die Gesamtfertigstellung gilt die Zusage für Ende 2015. Für die Strecke Stralsund - Berlin steht die Zusage der DB Netz AG noch aus. Mit Blick auf das VDE-Projekt Nr. 1 (Lübeck/Hagenow Land - Schwerin - Rostock - Stralsund) hat sich die Landesregierung gegen die Entscheidung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gewandt, dieses Projekt aus Wirtschaftlichkeitsgründen nicht fertig zu stellen. Diese Kritik gilt unabhängig davon, dass mit dem Ausbau der Strecke Lübeck - westlich Bad Kleinen mit Verbindungskurve südwestlich von Bad Kleinen, der im Zusammenhang mit der Hinterlandanbindung der geplanten Fehmarn-Belt-Querung steht, ein Schienenprojekt zusätzlich in den Bundesverkehrswegeplan 2003 aufgenommen wurde, das im Wesentlichen auch eine Teilstrecke des VDE-Projektes Nr. 1 umfasst.

Mit dem Wiederaufbau der früheren Eisenbahnanbindung der Insel Usedom mit der Strecke Ducherow - Swinemünde über Karnin, der im Bundesverkehrswegeplan aufgeführt ist, kann die Erreichbarkeit vor allem der Kaiserbäder und der polnischen Stadt Swinemünde deutlich verbessert werden. Die Reaktivierung dieser Strecke vor allem für den Personenfernverkehr würde die Reisezeit aus dem Großraum Berlin im Personenfernverkehr auf etwa zwei Stunden verkürzen und einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen Tourismusentwicklung leisten, weil die Bahn dadurch gegenüber dem Pkw konkurrenzfähig wird.

Gemeinsam mit politischen Vertretern unter anderem aus der Region Usedom, der Republik Polen sowie den Ländern Berlin und Brandenburg, hat der Minister für Verkehr, Bau und Landesentwicklung eine politische Initiative gestartet, um eine möglichst zeitnahe Realisierung des Projektes zu erreichen. Neben diesen Infrastrukturvorhaben prüft die Landesregierung derzeit, ob die Häfen Wismar, Rostock und Sassnitz die technischen Voraussetzungen erfüllen, um in der Realisierungsphase des Baus der Festen Fehmarn-Belt-Querung ein Rolle im Hinblick auf Fertigung, Lagerung und Transport der Bausegmente spielen zu können und inwieweit dies im Rahmen einer mittel- und langfristigen Entwicklungsplanung sinnvoll erscheint.

#### 4. Tourismus

Mecklenburg-Vorpommern hat sich auf Grundlage seiner naturräumlichen und kulturräumlichen Ressourcen national wie international in den vergangenen 20 Jahren eine herausragende Marktposition verschafft. Seit 1992 haben sich die Übernachtungen in Mecklenburg-Vorpommern verdreifacht und die durchschnittliche prozentuale Steigerung der Übernachtungen pro Jahr im Zeitraum 1992 - 2010 betrug 6,2 Prozent. Der Tourismus gehört zu den wichtigsten Wirtschafts- und Wachstumsbranchen des Landes. Mecklenburg-Vorpommern verfügt heute über die modernste Urlaubsinfrastruktur Deutschlands. Rund 11,9 Millionen Reisen mit etwa 61,3 Millionen Übernachtungen führen jährlich nach Mecklenburg-Vorpommern.<sup>72</sup>

Der Tourismus aus dem Ausland hat im Jahr 2010 zugelegt und sein bestes Ergebnis erzielt. Die Gästeankünfte stiegen um 6,4 Prozent und erreichten erstmals 305000. Die Übernachtungen erhöhten sich um 5,3 Prozent auf 847000. Rund 94 Prozent aller ausländischen Gäste, die Mecklenburg-Vorpommern besuchen, kommen aus anderen europäischen Staaten, wovon fast die Hälfte auf die Ostseeanrainerstaaten entfällt. Die Hauptquellmärkte sind hierbei Skandinavien, die Niederlande, Schweiz und Österreich. Die Gäste aus Schweden bilden immer noch die größte Gruppe ausländischer Gäste mit rund 61.000 vor Dänemark mit 48000 (siehe Tabelle 2).

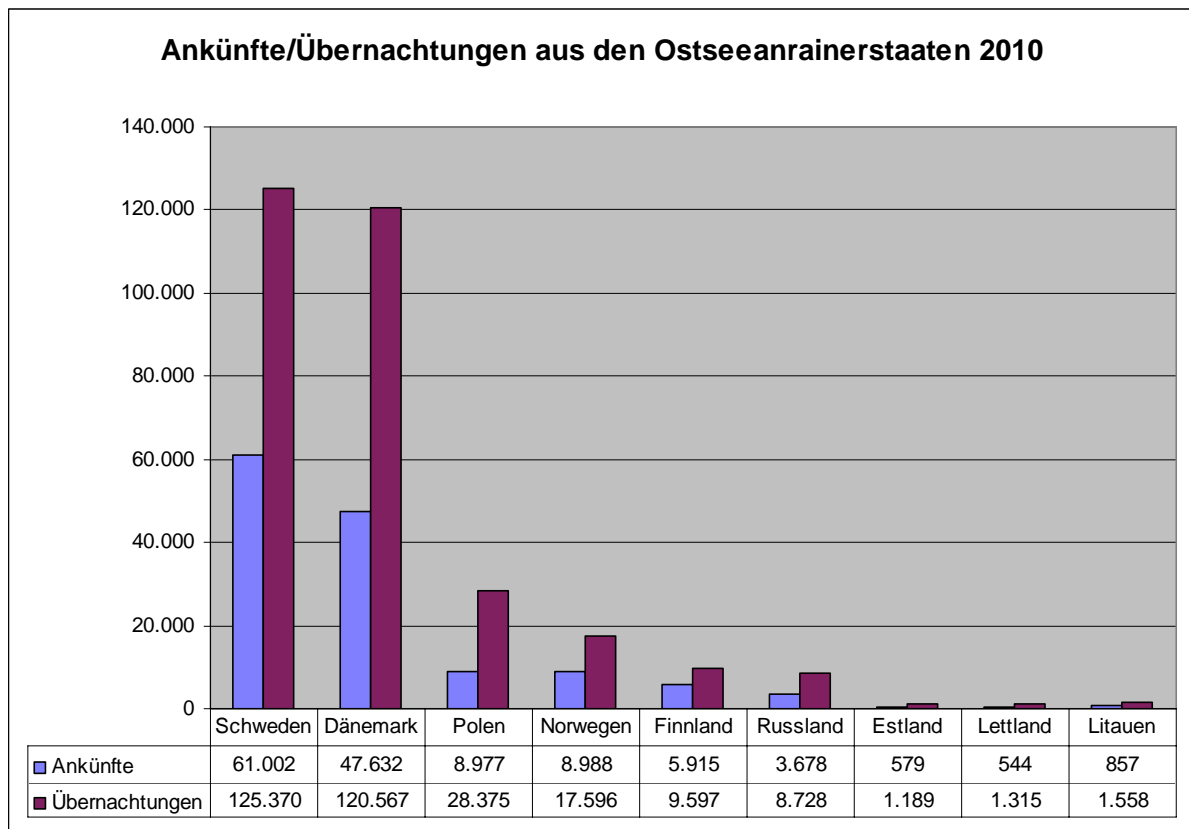
<b>Ankünfte/Übernachtungen aus den Ostseeanrainerstaaten (einschl. Camping) 2010</b>				
<b>Land</b>	<b>Ankünfte</b>	<b>Veränderung zum Vorjahr in %</b>	<b>Übernachtungen</b>	<b>Veränderung zum Vorjahr in %</b>
Schweden	61002	8,8	125370	11,5
Dänemark	47632	8,7	120567	7,6
Polen	8977	6,8	28375	-5,9
Norwegen	8988	23,4	17596	21,3
Finnland	5915	-1,0	9597	-2,7
Russland	3678	29,3	8728	21,6
Estland	579	12,2	1189	11,5
Lettland	544	16,5	1315	32,7
Litauen	857	68,0	1558	29,9
<b>Gesamt</b>	<b>138172</b>	<b>9,8</b>	<b>314295</b>	<b>8,6</b>

Tabelle 2

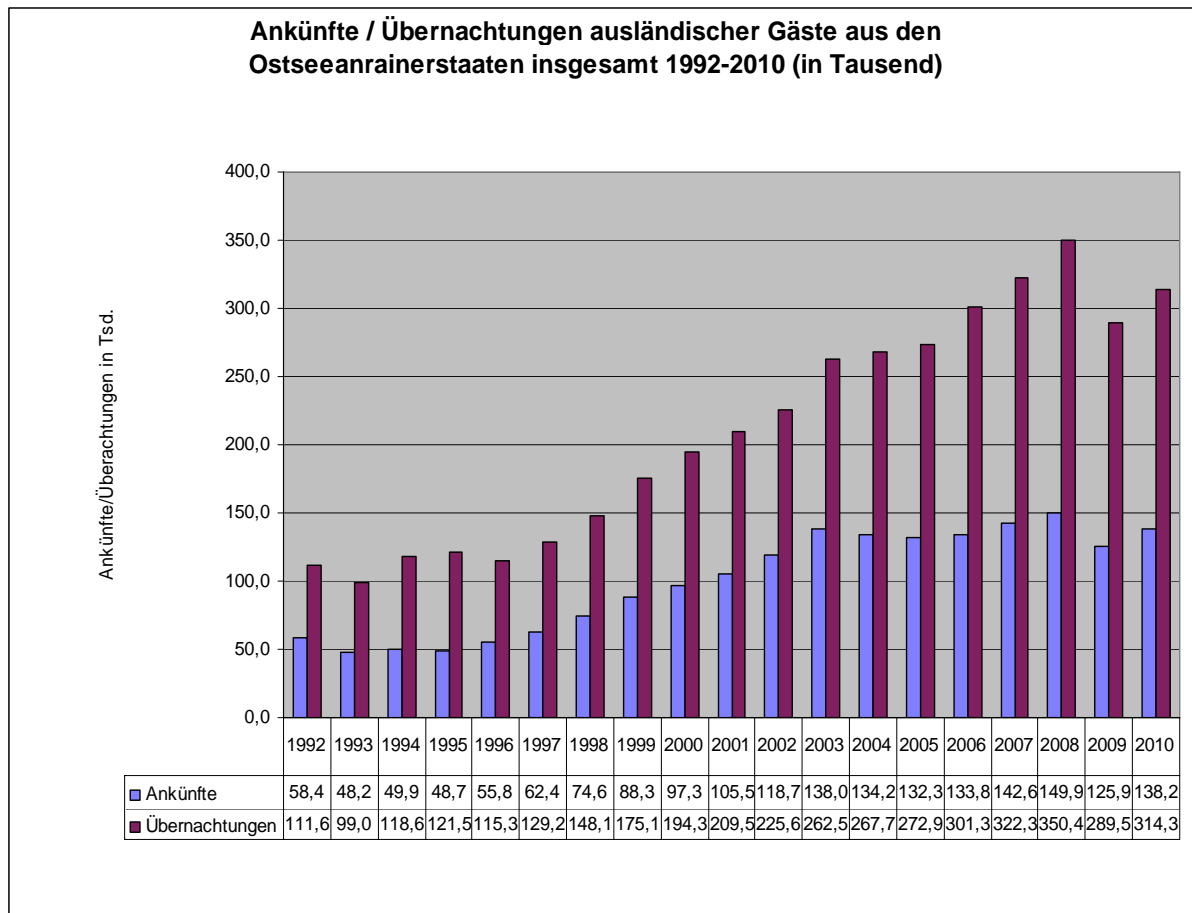
<sup>72</sup> Erhebung des Statistischen Bundesamtes 2010 (Datenbasis 2009) „Tourismus in Zahlen“ Teil B. Reise: Die Aktivität einer Person, zu einem Ort außerhalb ihres gewöhnlichen Lebensumfeldes zu reisen. Sie umfasst mindestens eine Übernachtung in einer Privatunterkunft oder einem Beherbergungsbetrieb. Sie dauert nicht länger als 12 Monate. Der Hauptzweck ist nicht die Ausübung einer von dem besuchten Ort aus bezahlten Tätigkeit.

Nach der Wirtschaftskrise und den in den letzten Jahren oft ungünstigen Wechselkursen für Dänen und Schweden stiegen die Übernachtungen dieser Gäste wieder. Auch die Schweiz hat mit einem Zuwachs von über 50 Prozent seit 2006 ein hohes Wachstum bei den Übernachtungen erreicht.

Die Anzahl der Gäste aus den Ostseeanrainerstaaten ist 2010 nach einem Rückgang 2009 wieder um 9,8 Prozent gestiegen. Ebenso wuchsen die Übernachtungen um 8,6 Prozent.



Grafik 1



Grafik 2

Weiterhin investiert das Land in seine touristische Infrastruktur. Die Förderung einer nachhaltigen Stadtentwicklung trägt hierzu in einem nicht unerheblichen Maße bei. Im Rahmen des gleichlautenden EFRE-Schwerpunkts stehen in der laufenden Förderperiode 2007 - 2013 insgesamt 40 Millionen Euro zur Verfügung, die insbesondere der Entwicklung der an der Ostsee gelegenen touristisch besonders wichtigen Städte zu Gute kommen. Hierzu zählen Investitionen in den Städtebau, unter anderem in den Kaiserbädern Ahlbeck, Bansin, Heringsdorf oder den Weltkulturerbestädten Wismar und Stralsund. Letztere profitieren von dem aufsteigenden „Wirtschaftsfaktor Baukultur“ und ziehen durch die vorhandene Backsteinbaukunst viele Städtetouristen an die Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns. Ende September 2010 erfolgte die feierliche Grundsteinlegung für die Europapromenade Heringsdorf - Swinemünde (Swinoujście), die aus Mitteln des INTERREG IV A Programms der Länder Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg sowie der Woiwodschaft Westpommern gefördert wird. Mit dem Ausbau der Promenade wird in 2011 die längste grenzüberschreitende Flaniermeile Europas entstehen. Der Grenzstreifen soll zu einem einheitlich gestalteten Geh- und Radweg ausgebaut sowie mit einer Aussichtsplattform versehen werden. Auch der geplante Wiederaufbau der Darßbahn Barth - Zingst - Prerow wird zur touristischen Erschließung der Region beitragen.



Die international besetzte Modenschau Usedom Baltic Fashion (UBF)<sup>73</sup> ist ein hochwertiges, kulturelles Ereignis, das sich bundesweit einen Namen gemacht hat und zu einem Werbeträger für Mecklenburg-Vorpommern geworden ist. Für Mecklenburg-Vorpommern sind die Veranstaltungen außerdem ein wirksames Instrument zur weiteren Gästebindung und -erweiterung durch neue Zielgruppen (Mode- und Textilbranche). Die Veranstaltungen sind ein wichtiger Baustein zur Stärkung der Kooperation zwischen den Ostseeanrainerstaaten. Seit 2010 erfolgt eine Einbindung der Preisträger und Nominierten in die „Fashion Week Berlin“. Dies ist eine weitere Anerkennung des Modewettbewerbs aus Mecklenburg-Vorpommern und stärkt dessen Anziehungskraft. Im April 2011 jährt sich die UBF zum zehnten Mal.

Die Vernetzung der Modeindustrie im Ostseeraum ist auch Gegenstand des Projektes Baltic Fashion<sup>74</sup>, welches durch das INTERREG IV B Ostsee-Programm mit 1,8 Millionen Euro unterstützt wird. Aus dem Land beteiligt sich neben der Gemeinde Ostseebad Heringsdorf als leitendem Partner auch das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus. Ziele des Projektes sind die stärkere und abgestimmte Förderung von innovativen kleinen und mittleren Unternehmen aus der Modebranche, der Austausch zu innovativen Trends, Technologien, Materialien und Produktionsmethoden sowie die Etablierung von Clustern.

Der grenzübergreifenden Vernetzung von Akteuren aus dem Tourismussektor in der Ostseeregion dient das Ostseetourismus-Forum, zu dem sich eine weiterführende Darstellung im Abschnitt A.1.3 des vorliegenden Berichts findet.

Hervorzuheben ist auch die Zusammenarbeit im Rahmen von tourismusbezogenen Projekten. Wichtige Förderinstrumente sind hierbei die INTERREG IV A-Programme Region Südliche Ostsee und der Länder Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg sowie der Woiwodschaft Westpommern. Unter anderem sei an dieser Stelle auf zwei Projekte hingewiesen: Baltic Museums 2.0 plus dient der Entwicklung eines mobilen und multilingualen eGuide-Systems als Pilotanwendung für die beteiligten Meeresmuseen in der Region. Mit dem Projekt Pommersche Flusslandschaft, welches 2010 mit dem deutschen European Destinations of Excellence (EDEN) Award<sup>75</sup> ausgezeichnet wurde, soll der Aktivtourismus im vor- und westpommerschen Küstenhinterland mit kombinierten Angeboten und einem gezielten Marketing gestärkt werden. Mit der Förderung tourismusbezogener Projekte wird auch ein Beitrag zur Umsetzung der Resolution des III. Parlamentsforums Südliche Ostsee in Binz vom 20. September 2005 geleistet.<sup>76</sup>

<sup>73</sup> Mehr Informationen zur Usedom Baltic Fashion: <http://www.usedom-baltic-fashion.de>

<sup>74</sup> Informationen zum Projekt Baltic Fashion:  
[http://eu.baltic.net/Project\\_Database.5308.html?&&contentid=50&contentaction=single](http://eu.baltic.net/Project_Database.5308.html?&&contentid=50&contentaction=single)

<sup>75</sup> Informationen zur Verleihung des deutschen EDEN Awards durch das BMWi und dem Deutschen Tourismusverband (DTV) am 03.06.2010:  
<http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Presse/pressemitteilungen.did=345264.html?view=renderPrint>

<sup>76</sup> Zur Umsetzung von Beschlüssen des III. Parlamentsforums Südliche Ostsee in Binz vom 18. bis 20.09.2005 s. LT-Drs. 4/1913 vom 26.10.2005.

## 5. Gesundheitswirtschaft

Die Aktivitäten, Mecklenburg-Vorpommern als Gesundheitsland zu etablieren, strahlen auch auf die Zusammenarbeit des Landes im Ostseeraum aus. So war das Königreich Dänemark Partnerland der 6. Nationalen Branchenkonferenz Gesundheitswirtschaft 2010, die am 2./3. Juni 2010 in Rostock-Warnemünde unter dem Motto „Gesundheitswirtschaft: krisenfest durch Qualität und zukunftssicher durch Innovation“ stattfand.

Im Bereich der Lebenswissenschaften erfolgt die Vernetzung der entsprechenden Netzwerke im Ostseeraum im Rahmen der ScanBalt-Initiative,<sup>77</sup> deren Gründung auf das „1<sup>st</sup> Baltic Biotech Forum“ auf Schloss Teschow zurück geht und als gemeinsames EU-Projekt der Initiativen Medicon Valley Academy, BioCon Valley und BioTurku startete. Im August 2004 wurde ScanBalt als gemeinnütziger Verein mit eigener Rechtspersönlichkeit mit Sitz in Kopenhagen etabliert. Mittlerweile gehören der Initiative 67 Mitglieder aus den EU-Ostseeanrainerstaaten, Russland, Norwegen und den Niederlanden an. Sie stehen für mehr als 60 Universitäten und über 2500 Firmen aus den Bereichen Biotechnologie und Lebenswissenschaften. Derzeit stellt BioCon Valley aus Mecklenburg-Vorpommern den Vorsitz der ScanBalt-Initiative.

Die zentrale „Stakeholder“-Konferenz des ScanBalt-Verbunds in 2011, das 10. ScanBalt Forum, wird vom 22. bis 24. September in Heringsdorf unter dem Titel: „10 years of ScanBalt - towards a balanced development in the Baltic Sea Region“ stattfinden. Das Forum wird jährlich in wechselnden Gastgeberländern des Ostseeraumes veranstaltet und lockt regelmäßig zwischen 200 und 250 Teilnehmende aus Wissenschaft, Wirtschaft und Politik an. Im Rahmen des Forums sind eine Reihe von Fachveranstaltungen geplant, darunter auch ein Workshop zur regionalen Zusammenarbeit im Ostseeraum, für den die Einbindung des Ostseerats und der Partnerschaft für öffentliche Gesundheit und soziales Wohlergehen der Nördlichen Dimension (Northern Dimension Partnership in Public Health and Social Well-being - NDPHS)<sup>78</sup> angestrebt wird. Ziel des Workshops ist die Diskussion einer verbesserten Zusammenarbeit von Akteuren, die zum Teil in parallel laufenden Vorhaben jedoch zu gleichen thematischen Schwerpunkten arbeiten.

Im Vorfeld des zweitägigen ScanBalt Forums finden der 4. ScanBalt Academy Day in Stettin (Szczecin) und Misdroy, ein Spitzentreffen führender Wissenschaftler des Ostseeraumes, sowie eine internationale Journalistenreise zu den Forschungszentren in Greifswald und Stettin (Szczecin) statt.

Dem Austausch über aktuelle Konzepte in der Sozial-, Familien- und Gesundheitspolitik insbesondere in dünn besiedelten Regionen sowie angesichts des demografischen Wandels diente die Reise der Ministerin für Soziales und Gesundheit vom 19. bis 22. Oktober 2010 nach Schweden. Die schwedischen Gesundheitszentren stellen ein interessantes Modell für die medizinische Versorgung in der Fläche dar. Bei der häuslichen Altenpflege bietet unter anderem ein Notrufkonzept Anregungen für Mecklenburg-Vorpommern. In Schweden wird generell der Standpunkt vertreten, dass die häusliche Betreuung und das möglichst lange Verbleiben betreuter Menschen in ihrer gewohnten Umgebung Vorrang vor der stationären Pflege haben sollte; ein Standpunkt, den auch die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern teilt.

<sup>77</sup> Weitere Informationen zur ScanBalt-Initiative: <http://www.scanbalt.org>

<sup>78</sup> Informationen zu NDPHS: <http://www.ndphs.org>

Der Besuch der Ministerin gab Vertretern der Krankenhausgesellschaft und des Verbandes der Privatkliniken Mecklenburg-Vorpommern Gelegenheit, vor Ort ihr Leistungsspektrum vorzustellen und Möglichkeiten der Kooperation zwischen Mecklenburg-Vorpommern und Schweden im Bereich der Gesundheitsversorgung und der Rehabilitation zu präsentieren. Auf dem Hintergrund der in Schweden bestehenden teilweise erheblichen Wartezeiten, zum Beispiel bei planbaren Operationen und bei der stationären Rehabilitation, wurden weitere Gespräche der Fachvertreter angebahnt.

Im Bereich der medizinischen Rettungsdienste war die Frage der Erbringung von grenzüberschreitenden Hilfeinsätzen über die deutsch-polnische Grenze hinweg Thema in verschiedenen bilateralen Gremien. Hierbei geht es unter anderem um verfügbare Kapazitäten und zu erwartenden Ankunftszeiten bei Not- und Unfallsituationen. Als grundsätzliche Voraussetzung für gegenseitige Hilfeinsätze im regulären medizinischen Rettungsdienst (außerhalb von Katastropheneinsätzen) wird derzeit ein deutsch-polnisches Rahmenabkommen verhandelt. Schwierig gestalten sich hierbei Fragen zum Haftungsrecht und Kostentragung. Zur Erörterung von Fragen der Erstversorgung von Notfallpatienten aus den jeweiligen Nachbarländern und zum Kennenlernen der örtlichen Gegebenheiten, Leistungsprofile und Standards von Krankenhäusern sind im ersten Halbjahr 2011 weitere Kontakte des Ministeriums für Soziales und Gesundheit mit polnischen Vertretern in Stettin (Szczecin) und Swinemünde (Świnoujście) vorgesehen. Die vom EU-Ministerrat am 28. Februar 2011 beschlossene Richtlinie zu den Patientenrechten in der grenzüberschreitenden Gesundheitsversorgung dürfte auch für Mecklenburg-Vorpommern im Hinblick auf den Ostseeraum und auf die Nachbarregion Westpommern neue Perspektiven der Zusammenarbeit eröffnen.

## **6. Mobilität von Arbeitnehmern und Arbeitnehmerinnen**

Mit dem am 1. Mai 2004 erfolgten Beitritt der mittel- und osteuropäischen Staaten Polen, Tschechien, Slowakei, Slowenien, Ungarn, Lettland, Litauen, Estland, Malta und Zypern wurden Übergangsregelungen für die Einschränkung der Arbeitnehmerfreizügigkeit in den jeweiligen Beitrittsverträgen mit Ausnahme von Malta und Zypern festgeschrieben. Im Verhältnis zu Deutschland enden die Übergangsregelungen zum 1. Mai 2011 und es gilt die volle Arbeitnehmerfreizügigkeit gegenüber den oben genannten Staaten. Dies bedeutet, dass Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen sich in einem anderen EU-Mitgliedstaat aufhalten können, um dort nach den für die Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen dieses Staates geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften eine Beschäftigung auszuüben (Artikel 45 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union). Die bis dahin in Deutschland bei Aufnahme einer Tätigkeit in der Regel durchgeführte Vorrangprüfung entfällt.

Nach Schätzungen der Bundesagentur für Arbeit werden in den kommenden vier Jahren circa 4000 polnische Staatsangehörige nach Mecklenburg-Vorpommern kommen, davon circa 3000 als Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen und 1000 als Angehörige. Im gleichen Zeitraum wird die Zahl der Erwerbsfähigen im Land altersbedingt um schätzungsweise 50000 zurückgehen. Hieraus wird deutlich, dass die aufgrund der Arbeitnehmerfreizügigkeit erwartete Zuwanderung dazu beitragen kann, den Mangel an Fachkräften zu mildern, wengleich der Umfang als zu gering anzusehen ist, als dass er die Auswirkungen des demografischen Wandels ausgleichen könnte. Da von einer höheren Zuwanderung in Vorpommern ausgegangen wird, ist sie jedoch insbesondere für die Grenzregion positiv zu bewerten.

In den Arbeitsagenturen in Greifswald und Pasewalk gibt es bereits auf polnische Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen spezialisierte Europa-Vermittler. Darüber hinaus werden Überlegungen angestellt, einen entsprechenden Vermittlungsservice in Stettin einzurichten. Da sich der Fachkräftemangel insbesondere im Hotel- und Gaststättenbereich bereits bemerkbar macht, beabsichtigt auch der DEHOGA-Regionalverband Müritzkreis die gezielte Ansprache junger Polen für eine Tätigkeit im Land.

Das Thema Arbeitnehmerfreizügigkeit war Gegenstand einer Reihe von Informationsveranstaltungen, so unter anderem am 20. Januar 2011 organisiert durch die IHK zu Neubrandenburg. Im Rahmen der Wirtschaftspräsentation des Landes Mecklenburg-Vorpommern in der Woiwodschaft Westpommern ist am 26./27. April 2011 ebenfalls eine Veranstaltung zu diesem Thema vorgesehen. Durch die vorgenannten Veranstaltungen und Aktivitäten wird ein Beitrag zur Förderung der grenzüberschreitenden beruflichen Tätigkeit von Arbeitnehmern und Arbeitnehmerinnen geleistet.<sup>79</sup>

Die verbesserte Integration der nationalen Arbeitsmärkte im Ostseeraum wird auch durch das Projekt Baltic Sea Labor Network (BSLN)<sup>80</sup> unterstützt, welchem zugleich die Rolle des Vorzeigeprojekts 8.7 im Aktionsplan der EU-Ostseestrategie zukommt. Mit dem Projekt soll auch den Folgen des demografischen Wandels und der Abwanderung begegnet werden. Der DGB Nord und Nordmetall vertreten auch die Interessen der Sozialpartner aus Mecklenburg-Vorpommern in diesem Projekt.

## 7. Maritime Raumordnung und Integriertes Küstenzonenmanagement

Zur Vermeidung von Konflikten in der Küstenzone, sowohl land- als auch seeseitig, ist eine koordinierte Vorgehensweise unumgänglich. Durch die Einbeziehung des Küstenmeeres in die Landesraumentwicklung hat Mecklenburg-Vorpommern sowohl im bundesweiten als auch im europäischen Rahmen Neuland betreten; die Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein folgen inzwischen diesem Ansatz. Hierbei orientiert sich die Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommerns an der Leitvorstellung einer nachhaltigen Entwicklung, also dem Gleichklang von Umwelt, sozialen und wirtschaftlichen Belangen und versteht den Ökosystemansatz der Biodiversitätsstrategie somit als einen Baustein zur nachhaltigen Entwicklung.

Im Übergangsbereich zwischen Land und Meer kommt in diesem Zusammenhang dem auf dem Nachhaltigkeitsprinzip basierenden Integrierten Küstenzonenmanagement (IKZM) ergänzend zur formellen Maritimen Raumordnung (MRO) auch zukünftig eine große Bedeutung zu. Das Landesraumentwicklungsprogramm (LEP) Mecklenburg-Vorpommern 2005<sup>81</sup> enthält als Landesverordnung ein eigenes Fachkapitel zum IKZM. Darin wird IKZM nicht nur als Instrument ausdrücklich angesprochen, sondern über das Abstimmungsgebot im Küstenmeer bereits ein konkreter Beitrag zur Umsetzung des IKZM-Ansatzes geschaffen. Der IKZM-Ansatz ist damit als informelles Instrument in Mecklenburg-Vorpommern über das LEP M-V fest verankert.

<sup>79</sup> Siehe auch Resolution der 19. Ostseeparlamentarierkonferenz in Mariehamn, Åland-Inseln, Finnland, am 30. und 31.08.2010, LT-Drs. 5/3961, Ziff. 6.

<sup>80</sup> Informationen zum Projekt BSLN: <http://www.bslabour.net>

<sup>81</sup> Informationen zum Landesraumentwicklungsprogramm: [http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal\\_prod/Regierungsportal/de/vm/Themen/Landes-\\_und\\_Regionalentwicklung/Landesraum-entwicklungsprogramm/index.jsp](http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal_prod/Regierungsportal/de/vm/Themen/Landes-_und_Regionalentwicklung/Landesraum-entwicklungsprogramm/index.jsp)

Aktuell engagiert sich das für Raumordnung und Landesentwicklung zuständige Ministerium im Rahmen des INTERREG IV B-Projektes BaltSeaPlan<sup>82</sup> unter Federführung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH). Gemeinsam mit dem World Wide Fund for Nature (WWF), dem BSH und Partnern aus Polen, Dänemark und Schweden sind unter anderem im Pilotprojekt „Pommersche Bucht“ modellhafte Aktivitäten zur Erstellung eines grenzüberschreitenden maritimen Entwicklungskonzeptes vorgesehen. Darüber hinaus wird eine intensivere Abstimmung der Raumordnungspläne für die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) und das Küstenmeer Mecklenburg-Vorpommern angestrebt. Im Rahmen von BaltSeaPlan arbeiten 14 Partner aus sieben Ostseeanrainerstaaten von 2009 an bis 2012 zusammen. Das Projekt steht aufgrund seines konkreten Beitrages zum Fahrplan der EU zur maritimen Raumordnung, aber auch zur EU-Ostseestrategie in großem Interesse der EU-Kommission.<sup>83</sup> Die gewonnenen Erfahrungen und Ergebnisse können auch in die nationale Meerespolitik einfließen.

Das Thema maritime Raumordnung war auch Gegenstand der 18. Rostocker Gespräche zum Seerecht und Infrastrukturrecht, die am 15. November 2010 unter dem Titel „Landes- und Wirtschaftsentwicklung zu Wasser: Raumordnungspläne für die Nord- und Ostsee“ durchgeführt wurden. Veranstalter war das Ostseeinstitut für Seerecht, Umweltrecht und Infrastrukturrecht der Universität Rostock.<sup>84</sup> Bei dieser Tagung, an der mehr als 100 Personen teilnahmen, ging es um aktuelle planerische und raumordnerische Entwicklungen in der deutschen Ost- und Nordsee, insbesondere um die erstmalig für die Ausschließliche Wirtschaftszone aufgestellten Raumordnungspläne, wobei rechtliche Aspekte und die konkurrierenden Nutzungsansprüche auf dem Meer und Schutzerfordernisse beleuchtet wurden.

## 8. Zusammenarbeit im Jugendbereich

Die Zusammenarbeit zwischen Jugendeinrichtungen und die Begegnungen von Jugendlichen aus dem Ostseeraum sind vielfältig und finden auf einer breiten Basis statt. Über die Richtlinie zur Förderung der internationalen Jugendarbeit im Rahmen des Landesjugendplans (LJP - 4),<sup>85</sup> fördert das Land Mecklenburg-Vorpommern den Jugend- und Fachkräfteaustausch, soweit er nicht durch das Deutsch-Französische Jugendwerk, das Deutsch-Polnische Jugendwerk, durch den Kinder- und Jugendplan des Bundes oder durch EU-Programme wie „Jugend für Europa“ unterstützt wird. Die Zusammenarbeit mit den Ostseeanrainerstaaten ist hierbei einer der Schwerpunkte, wobei Themen aus allen lebensweltlichen Bezügen und Erfahrungsfeldern der jungen Menschen förderfähig sind. Dazu gehören Kultur, Ökologie, Abenteuerpädagogik, Jugendpolitik und jugendverbandliche Zusammenarbeit sowie Projekte zur Förderung des Toleranzgedankens.

<sup>82</sup> Weitere Informationen zum Projekt BaltSeaPlan: <http://www.baltseaplan.eu>

<sup>83</sup> Siehe zu diesem Punkt auch die Resolution des 7. Parlamentsforums Südliche Ostsee vom 05.-07.07.2009, LT-Drs. 5/2849, S. 15 sowie Ziffer 10. der Entschließung der 18. Ostseeparlamentarierkonferenz in Nyborg am 31.08. und 01.09.2009, LT-Drs. 5/2914.

<sup>84</sup> <http://www.jura.uni-rostock.de/OSU/OSU/Index.htm>

<sup>85</sup> Informationen zum Landesjugendplan: [http://www.lagus.mv-regierung.de/land-mv/LAGuS\\_prod/LAGuS/Jugend\\_und\\_Familie/PublikationenMerkblaetter/Richtlinien/ljplgesamt-19-02-03.pdf](http://www.lagus.mv-regierung.de/land-mv/LAGuS_prod/LAGuS/Jugend_und_Familie/PublikationenMerkblaetter/Richtlinien/ljplgesamt-19-02-03.pdf)

Folgende Begegnungen mit Partnern des Ostseeraums wurden 2010 aus dem LJP gefördert:

Bezeichnung	Ort	Zeitraum	Teilnehmende	Landesmittel
deutsch-dänischer Jugendaustausch	Spantekow	01.02.2010 bis 04.02.2010	M-V: 35 Dänemark: 23	517,50 Euro
deutsch-lettische Jugendbegegnung	Güstrow	19.07.2010 bis 29.07.2010	M-V: 16 Lettland: 16	1350,56 Euro
Gemeinwesenarbeit, multilateral	Dreilützow	16.08.2010 bis 29.10.2010	M-V: 12 Ausland: 11	1430,00 Euro

Im Rahmen des 8. Parlamentsforums Südliche Ostsee vom 21. bis 23. Mai 2010 in Elbing (Polen) präsentierten Jugendliche aus den Teilnehmerländern eine Ausstellung zum Thema „Ostseelandschaften, die im Ergebnis eines Jugendprojekts mit Fotoworkshop entstanden war. Unter dem Motto „Life Europe“ fand am 26. Juni 2010 im Landtag unter Beteiligung des Landesjugendrings ein Tag der Begegnung für Jugendliche statt. Neben Abgeordneten des Landtages standen für die Diskussions- und Gesprächsrunden auch Vertreter von in Brüssel tätigen Organisationen zur Verfügung. Themen waren unter anderem der Bologna-Prozess und die studentische Mobilität, der Klimaschutz, Rechtsextremismus, Freiwilligendienste auf europäischer Ebene, Chancen des europäischen Arbeitsmarkts. An einem der zehn Workshops nahm die Gesundheits- und Sozialministerin teil. Thema war das Europäische Jahr gegen Armut und soziale Ausgrenzung. Die circa 80 jugendlichen Teilnehmenden des Tages kamen neben Mecklenburg-Vorpommern aus Polen, Rumänien, Bulgarien und Spanien.

Im Rahmen von Aktivitäten des Jugendnetzwerks „Plattform“<sup>86</sup> nahmen im vergangenen Jahr 1840 Jugendliche teil. Das Netzwerk, dessen primäres Ziel die Organisation von Jugendaustauschen ist, wurde 1986 gegründet und hat derzeit 23 regionale Partnerorganisationen. Die Partner aus dem Ostseeraum kommen aus Lettland, Estland, Russland, Finnland und Schweden. Aus Mecklenburg-Vorpommern arbeitet der Landesjugendring e. V. (LJR) an der „Plattform“ mit. Um den finanziellen Beitrag für die Jugendlichen so gering wie möglich zu halten, versucht das Netzwerk nach Möglichkeit Drittmittel wie etwa aus dem EU-Programm „Jugend in Aktion“ einzuwerben und mit geringen Koordinierungskosten auszukommen. Der LJR beteiligte sich an fünf EU-Projekten innerhalb der „plattform“ mit estnischen, finnischen, luxemburgischen, polnischen und spanischen Partnern.

Im Jahr 2010 nahm der LJR die im jährlichen Turnus wechselnde Sekretariatsfunktion für das Jugendnetzwerk wahr. In dieser Funktion war der LJR auch Ausrichter der Jahreskonferenz des Netzwerks, die vom 24. bis 28. November 2010 in Greifswald stattfand und Jugendvertreter aus 28 Regionen in 22 europäischen Mitgliedstaaten des Netzwerks zusammenführte. Die Konferenz befasste sich unter anderem mit der Weiterentwicklung von Aktivitäten mit Jugendlichen und beschloss für Einsätze in der internationalen Projektarbeit und jugendpolitischen Kooperationen eine Stellungnahme, die im Rahmen der Online-Konsultation der Europäischen Kommission zur Zukunft des Förderprogramms „Jugend in Aktion“ nach 2013 eingebracht wurde. Ab 2011 wird die italienische Partnerorganisation in der Region Vercelli die Sekretariatsleitung übernehmen.

<sup>86</sup> Informationen zum Jugendnetzwerk „Plattform“: <http://www.platform-network.com/>



Ein weiteres wichtiges Gremium im Bereich der Jugendarbeit ist das Deutsch-Polnische Jugendwerk (DPJW). Im Jahr 2010 haben rund 2350 deutsche und polnische Jugendliche an Begegnungen des schulischen und außerschulischen Austausches teilgenommen, die durch die Landeszentralstelle Mecklenburg-Vorpommern des DPJW gefördert wurden. Schwerpunkte bei der Durchführung der Begegnungsmaßnahmen lagen unter anderem in den Bereichen des interkulturellen Austauschs und der Jugendberufsbildung (Praktika).

Zum Thema „Baltic Sea Action Plan – werden damit die Probleme gelöst?“ organisiert der Fachbereich Wirtschaft an der Fachhochschule Stralsund in Zusammenarbeit mit dem Baltic Sea Forum e. V. das HELCOM Youth Forum 2011, das voraussichtlich vom 19. bis 21. Oktober in Stralsund stattfindet. Das Forum knüpft an frühere Veranstaltungen dieser Art aus den Jahren 2004, 2005 und 2006 an. Sie bezwecken, junge Studenten aus den Ostseeanrainerstaaten mit den Problemen und dem Schutz der Ostsee sowie mit der Arbeit von HELCOM vertraut zu machen. Speziell sollen sich die Teilnehmenden interdisziplinär mit Thematiken wie Eutrophierung, gefährliche Stoffe, Erhaltung der Biodiversität und maritimen Aktivitäten aber auch vor allem der Vereinbarkeit zwischen Ökologie und Ökonomie auseinandersetzen.

Das Land Mecklenburg-Vorpommern unterstützt im Rahmen der Landesinitiative SCHUELERFIRMEN-MV mit Mitteln des Europäischen Sozialfonds die Initiierung und Betreuung von Schülerfirmen. Die Umsetzung erfolgt nach Maßgabe der Richtlinie zur Förderung des Unternehmergeistes als Bestandteil des Existenzgründerprogramms. Im Rahmen dieser Landesinitiative werden Schüler an gründungsrelevante Themen herangeführt und bei der Umsetzung unternehmerischer Aktivitäten angeleitet. Schülerinnen und Schüler sollen durch Schülerfirmen an unternehmerisches Denken und Handeln herangeführt werden. Alle zwei Jahre tauschen die Jungunternehmer auf einer Schülerfirmenmesse ihre Erfahrungen aus und stellen ihre Geschäftsideen dar. Schüler aus Schweden nehmen regelmäßig an der Messe teil und präsentieren ihre Produkte und Dienstleistungen. Im Gegenzug fahren Schülerfirmenmitarbeitende aus Mecklenburg-Vorpommern nach Älmhult in Schweden und stellen dort auf einer Messe ihre Geschäftsideen vor. Das Projekt SCHUELERFIRMEN-MV sowie die Ergebnisse und Erfahrungen der Messe auch unter Beteiligung schwedischer Schüler werden in einer Broschüre dokumentiert.

## **9. Wissenschaftskooperation**

Im Bereich der Wissenschaftskooperation besteht seitens des Ministeriums für Bildung, Wissenschaft und Kultur ein besonderes Interesse an den Themen Gesundheit und Biowissenschaften. Auf die entsprechenden Ausführungen in den Abschnitten A.1.2 zur EU-Ostseestrategie zum Vorzeigeprojekt 7.4 (Gesundheitsregion Ostsee) und B.5 (Gesundheitswirtschaft) wird an dieser Stelle verwiesen.

Von Seiten der Hochschulen im Land ist die Universität Rostock mit dem ScanBalt German Campus Office die deutsche Kontaktstelle im ScanBalt Netzwerk. Am 15. April 2010 fand in Rostock das 1. ScanBalt Symposium zu Fragen der Nachhaltigkeit statt. Am selben Tag fand die offizielle Eröffnungsveranstaltung zum Start des Projektes „Welcome Center für international mobile (Nachwuchs-) Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler in Rostock“ statt. Das „Welcome Center“ ist eine von der Universität Rostock zu Beginn des Jahres 2010 gegründete Beratungs- und Betreuungseinrichtung. Es versteht sich als zentrale Anlauf- und Servicestelle für ausländische Forscherinnen und Forscher, die zu Forschungs- und Lehrtätigkeiten für längere Zeit nach Rostock kommen.

Weitere Schritte zur stärkeren Internationalisierung werden unternommen. So befindet sich eine Zusammenarbeit mit dem „Healthy Ageing Network Northern Netherlands“ derzeit im Aufbau, während mit der Universität Oslo Möglichkeiten für gemeinsame EU-Projekte eruiert werden. Für weitere Gestaltungen des Masterstudienganges Aquakultur konnten Gespräche mit den Universitäten in Tromsø und in Bergen geführt werden. Beide sind auf diesem Gebiet hervorragend aufgestellt und könnten für die Internationalisierung des Studienganges wichtige Impulse setzen. Die englischsprachige Summer School „New Developments and Perspectives in Aquaculture“ wurde einvernehmlich in das Jahr 2010 gelegt, um den Start des Masterstudienganges zu unterstützen. Sie fand vom 6. bis 18. September 2010 in Rostock unter Beteiligung zahlreicher internationaler Dozenten statt. Die Eingliederung der Summer School in den Masterstudiengang Aquakultur stellt ein Ziel auf dem Weg der stärkeren internationalen Ausrichtung dar und ist als ein wertvolles Instrument anzusehen. Sie soll in regelmäßigen Abständen durchgeführt werden.

Erasmus-Beziehungen<sup>87</sup> mit der Universität Klaipeda (Litauen) und der Universität Gent (Belgien) werden aufgebaut. Mit der Technischen Universität Kaliningrad (Russland) wurde eine starke Kooperation aufgebaut, die bereits zum Austausch von PhD-Studierenden genutzt wurde. Weitere Beziehungen durch Projektanträge in EU-Förderprogrammen und unmittelbare Kontakte wurden aufgebaut und sollen in den kommenden Monaten tragfähig ausgebaut werden. Die entstandenen Netzwerke werden auch bei zukünftigen Projektanträgen entscheidend sein.

Das Kontaktbüro Hochschulen Mecklenburg-Vorpommern in Riga<sup>88</sup> setzt seine Aktivitäten zur Werbung unter anderem auf Bildungsmessen für den Studienstandort Mecklenburg-Vorpommern fort. 2010 wurde eine zweisprachige Broschüre (Deutsch/Lettisch) mit kurzen Informationen zu den Hochschulen Mecklenburg-Vorpommerns und Argumenten für das Studium im Land herausgebracht. Zum Jahresende wurden ähnliche Broschüren in litauischer und estnischer Sprache erstellt. Das Büro unterstützt die hiesigen Hochschulen bei der Organisation von Sommerakademien und Sommerschulen bei der Anwerbung von Teilnehmenden und Referenten und Referentinnen. Die 7. Baltische Sommerschule 2011 der Universität Rostock wird in Riga stattfinden, wo die Technische Universität Riga als Partner gewonnen werden konnte.

Im Zentrum der Wissenschaftskooperation der Universität Greifswald im Ostseeraum steht die Intensivierung der Zusammenarbeit in Forschung und Lehre mit den Partneruniversitäten in St. Petersburg und Kaliningrad (Russland), Tartu (Estland), Riga (Lettland), Wilna/Vilnius und Klaipeda (Litauen) und Stettin/Szczecin (Polen) sowie Joensuu (Finnland), Lund (Schweden) und Aarhus (Dänemark). Für diese Zwecke werden verschiedene nationale (DAAD<sup>89</sup>- und Landesprogramme) sowie EU-Förderprogramme genutzt. In die internationale Zusammenarbeit sind alle Fakultäten der Universität Greifswald einbezogen. Folgende Beispiele verdeutlichen die intensive Wissenschaftskooperation der Universität Greifswald im Ostseeraum. So wurden im Berichtszeitraum unter anderem das Projekt AGORA 2.0<sup>90</sup> unter der Federführung des Instituts für Geografie und Geologie im Februar 2010 offiziell gestartet.

<sup>87</sup> Näheres zum Erasmusprogramm hier: [http://ec.europa.eu/education/lifelong-learning-programme/doc80\\_de.htm](http://ec.europa.eu/education/lifelong-learning-programme/doc80_de.htm)

<sup>88</sup> <http://www.hochschulen-mv.lv/index.php?id=90>

<sup>89</sup> Deutscher Akademischer Austausch Dienst (DAAD)

<sup>90</sup> Siehe auch Abschnitt A.1.3. zum Stand der Umsetzung des Schwerpunktbereichs Tourismus in der EU-Ostseestrategie.



Mit einer Unterstützung durch das Bachelor Plus-Programm des DAAD in Höhe von knapp 100000 Euro wurde in der Zeit vom 15. April 2010 bis 14. Oktober 2011 das INTENSE-Programm<sup>91</sup> der Landschaftsökologie (INTERNational Experiences in NATure ConServation and Ecology) am Institut für Botanik und Landschaftsökologie durchgeführt. Das INTENSE-Programm bietet Bachelorstudenten der Landschaftsökologie die Möglichkeit, ihr dreijähriges Studium durch ein Auslandssemester an einer der Partnerhochschulen in Lund, Joensuu oder Kaliningrad und einem fünfmonatigen fachbezogenen Praktikum zu erweitern. Weiteres Ziel des INTENSE-Programms ist die Förderung des wissenschaftlichen Austausches zwischen den Hochschulen, zum Beispiel durch Vortragsreihen, gemeinsame Exkursionen oder gemeinsam betreute Studienarbeiten.

Darüber hinaus fand eine Reihe von internationalen Tagungen mit Ostseebezug an der Universität Greifswald im Berichtszeitraum statt. Vom 11. bis zum 13. Februar 2010 fand die internationale Fachtagung „Religion im Neuen Europa“<sup>92</sup> statt, der vom Lehrstuhl für Systematische Theologie ausgerichtet wurde. 60 Wissenschaftler aus neun Ländern Mittel- und Osteuropas, darunter von den Theologischen Fakultäten der Universitäten Tartu, Riga, Klaipeda, Warschau und Posen, diskutierten über den Generationswechsel in den Kirchen und theologischen Fakultäten 20 Jahre nach dem Fall des Eisernen Vorhangs.

An der Fachtagung „Gletscher, Wasser, Mensch - Quartärer Landschaftswandel im peribaltischen Raum“<sup>93</sup> des Instituts für Geografie und Geologie, die in der Zeit vom 13. bis 17. September 2010 stattfand, nahmen circa 180 Geowissenschaftler aus 17 Staaten, insbesondere aus dem Ostseeraum teil. Schwerpunkt der Tagung war die Landschafts- und Küstenentwicklung im südlichen Ostseeraum von der Weichseleiszeit bis heute. Die Tagung war zugleich die 35. Hauptversammlung der Deutschen Quartärvereinigung DEUQUA e. V. und die 12. Jahrestagung der INQUA PeriBaltic Working Group.

Das Historische Institut führte in der Zeit vom 5./6. November 2010 den Workshop „BoRDERS“<sup>94</sup> durch. In diesem Rahmen tauschten sich circa 50 Teilnehmende aus Europa, insbesondere aus den Ländern des Ostseeraums über die Vorbereitung eines Projektantrags im 7. EU-Forschungsrahmenprogramm aus. Ziel des Antrags mit dem Titel „BoRDERS“ ist es, das durch die Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG) geförderte Graduiertenkolleg 1540 „Baltic Borderlands: Shifting Boundaries of Mind and Culture in the Borderlands of the Baltic Sea Region“ auf EU-Ebene auszuweiten. Gegenwärtig wird das Graduiertenkolleg, dessen Thema die Untersuchung die kulturellen Auswirkungen von Grenzveränderungen im Ostseeraum ist, gemeinsam von den Universitäten Lund, Tartu und Greifswald organisiert.

Im laufenden Jahr ist eine weitere Veranstaltung mit Ostseebezug geplant. Vom 30. Juni bis 2. Juli 2011 wird die „3. Conference on Language Contact in Times of Globalisation“<sup>95</sup> in Greifswald in Kooperation mit der Universität Groningen, Niederlande stattfinden. Wissenschaftler aus verschiedenen europäischen Ländern, darunter von den Partneruniversitäten Vilnius, Tartu, Riga, Stettin und Aarhus werden sich zum Thema Sprachkontakt in Nord- und Osteuropa austauschen.

---

<sup>91</sup> Informationen zum INTENSE-Programm: <http://www.botanik.uni-greifswald.de/intense.html>

<sup>92</sup> Die Dokumentation der Tagung erfolgt in der Zeitschrift „Verkündigung und Forschung“, Ausgabe April 2011.

<sup>93</sup> Informationen zur Veranstaltung und den genannten Akteuren: <http://www.deuqua.org/2011/01/13/deuqua2010-in-greifswald>

<sup>94</sup> Informationen zur Veranstaltung: <http://www.phil.uni-greifswald.de/fk/borderlands/workshops/borders.html>

<sup>95</sup> Publikation der Konferenzbeiträge in der Reihe Language Competence and Language Awareness in Europe.

Die Hochschule für Musik und Theater Rostock (HMT) ist als Mitglied der Association of Baltic Academies of Music (ABAM) an verschiedenen Musikprojekten im Ostseeraum beteiligt. Unter anderem wurden folgende Aktivitäten durchgeführt:

- 22. bis 24. September 2010: Konzerte des ABAM-Orchesters unter Beteiligung von Studierenden der HMT in St. Petersburg,
- gemeinsames Konzert mit der Musikakademie Riga im Dezember 2010 in Riga;
- Sonderkonzert zur Hanse-Sail im Juli 2010,
- regelmäßige Kooperation mit der polnischen Kammerphilharmonie im Rahmen der Meisterkurse des Sommercampus der HMT,
- Konzerte und Meisterkurse im Rahmen der Deutschen Woche in St. Petersburg vom 13. bis 21. April 2011 mit Unterstützung des Landes und des deutschen Generalkonsulats vor Ort.

#### **10. Kulturelle Zusammenarbeit**

Zahlreiche langjährige internationale Kooperationen und Festivals sind Ausdruck der vielfältigen Beziehungen kultureller Vereine und Einrichtungen im Bereich der Musik, Musikschulen, der Theater und der Darstellenden Kunst (Freie Theater, Kinder- und Jugendtheater, Amateurtheater).

Eines der wichtigsten und erfolgreichsten Projekte ist das Usedomer Musikfestival. Jährlich gibt es einen anderen Länderschwerpunkt, unter anderem bisher Lettland, Estland, Russland, Polen, Finnland, Schweden, Norwegen und Dänemark. Mit mehr als 13000 Konzertgästen vermeldete das Usedomer Musikfestival 2010 einen neuen Besucherrekord. Der Erfolg beweist, dass die „Musikland“-Festivals zu einem nicht unerheblichen Wirtschaftsfaktor im Tourismus geworden sind. Zu den Höhepunkten zählen die großen Sinfoniekonzerte in Peenemünde. Außerdem bietet das Festival traditionell jungen Musikern eine Bühne und widmet sich in speziellen Veranstaltungen für Kinder und Jugendliche sowie in Workshops und Projekten dem Nachwuchs.

Besonders hervorzuheben ist auch das Baltic Youth Philharmonic, das 2008 als gemeinsame Initiative des Usedomer Musikfestivals mit seinem Intendanten Thomas Hummel und der Nord Stream AG gegründet wurde. Es vereint 70 talentierte Musikstudenten aus der gesamten Ostseeregion, die so einen lebendigen musikalischen und persönlichen Austausch erleben.

#### **C. Maritime Sicherheit**

Im maritimen Sektor ist festzustellen, dass die Frequentierung der Ostsee durch die Schifffahrt wie auch das Transportvolumen umweltgefährdender Stoffe (vor allem Mineralölprodukte) wieder zunimmt. Allerdings stiegen die Unfallraten wie auch die Anzahl der aufgespürten Gewässerverunreinigungen nicht proportional an, sondern nahmen sogar ab. HELCOM führt diesen positiven Trend auf die vielfältigen nationalen und internationalen Sicherungsmaßnahmen im Seeverkehr der Ostsee während der vergangenen Jahre zurück. In der Vorsorge vor Schadstoffunfällen und -katastrophen gibt es allerdings im östlichen Ostseeraum noch Defizite. Ein hoher und vorbildlicher Vorsorgestand wird in der westlichen Ostsee zwischen Schweden, Dänemark und Deutschland erreicht.

In Mecklenburg-Vorpommern übernimmt das Polizeipräsidium Rostock im Falle des Eintritts einer maritimen Bedrohungslage die landesweite Führung des Einsatzes und somit die Aufgaben, die sich aus der „Rahmenkonzeption Maritime Bedrohungslagen“ der gemeinsamen Projektgruppe der Küstenländer und des Bundes ergeben. Durch das Polizeipräsidium Rostock wurden im Zusammenwirken mit dem Landeswasserschutzpolizeiamt Mecklenburg-Vorpommern und dem Landeskriminalamt Mecklenburg-Vorpommern eine „Führungs- und Einsatzkonzeption Maritime Bedrohungslagen“ für die Landespolizei entwickelt sowie Planunterlagen erstellt. Das Polizeipräsidium Rostock wird weiterhin eigene und gemeinsame Übungen mit anderen Behörden zur Vorbereitung auf Einsätze bei maritimen Bedrohungslagen durchführen. Im Berichtszeitraum war Mecklenburg-Vorpommern nicht von einer maritimen Bedrohungslage betroffen.

In den Seehäfen des Landes wurden 2010 durch die Wasserschutzpolizei Mecklenburg-Vorpommern insgesamt 51 Seeschiffe auf die Einhaltung der Bestimmungen zur Gefahrenabwehr nach Safety of Life at Sea (SOLAS) Kapitel XI.2, in Verbindung mit der Dienstweisung des zuständigen BSH kontrolliert. In Abhängigkeit von der Bedrohungslage werden die Risikobewertungen für jede Hafenanlage angepasst und die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen präzisiert. So wurde aufgrund der aktuellen Lage die Anzahl der Inspektionen in den Häfen gegen Ende des Jahres 2010 deutlich erhöht. Dies wird im Jahr 2011 fortgesetzt.

Im Jahr 2010 beteiligte sich das Spezialeinsatzkommando des Landeskriminalamtes Mecklenburg-Vorpommern an der maritimen Aus- und Fortbildung im Nordverbund und ATLAS-Verbund. Der Atlas-Verbund dient der Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den Spezialeinheiten der Mitgliedstaaten der Europäischen Union in Krisensituationen<sup>96</sup>. Im Jahr 2011 sind Maßnahmen und taktische Trainings mit den Ländern des Nordverbundes sowie ein weiterer gemeinsamer Workshop mit der Spezialeinheit der Bundespolizei (GSG 9) geplant.

Im Bereich der Indienststellung des Notschleppers „BALTIC“ im September 2010 wurde ein wichtiger Schritt zur Umsetzung des Notschleppkonzepts im Rahmen des Projekts „Maritime Notfallvorsorge“ vollzogen. Die „BALTIC“ ist mit einer Zugkraft von mehr als 100 Tonnen der größte und stärkste Schlepper an der deutschen Ostseeküste. Das 66 Meter lange und 16,5 Knoten schnelle Schiff wurde durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gechartert und wird von der Arbeitsgemeinschaft Küstenschutz betrieben. Der Neubau trägt dem Trend zu größeren Schiffen bei moderatem Anstieg des Verkehrsaufkommens Rechnung. Vom Standort Rostock-Warnemünde ist die „BALTIC“ in der Lage, mögliche Havaristen in der Kadetrinne, so wie im Fehmarnbelt zeitnah zu erreichen. Beide Wasserstraßen gelten als potentielle Unfallschwerpunkte.

Die Ölaufklärung aus der Luft mit ihrer vor allem abschreckenden Wirkung zeigt weiter einen Rückgang der Verschmutzungen auf der Ostsee. Die Zahl der gemeldeten Verschmutzungen im deutschen Hoheitsgebiet und in der ausschließlichen Wirtschaftszone ist erneut um fast ein Drittel gesunken. Nach 20 Jahren Flugbetrieb wird im November 2011 eines der beiden Überwachungsflugzeuge, die beim Marinefliegergeschwader 3 (MFG 3) in Nordholz stationiert sind, durch eine neue Maschine ersetzt. Die neue Maschine ist eine Weiterentwicklung der bestehenden Do 228-Serie.

<sup>96</sup> S. Beschluss 2008/617/JI des Rates der Europäischen Union vom 23. Juni 2008, Abl.EU Nr. L 210/2008, S. 73: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:210:0073:0075:DE:PDF>

Der Bund/Länder-Koordinierungsausschuss zur Schadstoffunfallbekämpfung (KOA-SUB) hat im Berichtszeitraum ein Handbuch zum Arbeitsschutz und zum Umgang mit gefährlichen Stoffen für Einsatzkräfte fertiggestellt und verabschiedet. Das im KOA-SUB vertretene Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz Mecklenburg-Vorpommern hat dieses Handbuch bei den betroffenen Stellen im Lande eingeführt. Ebenfalls konnte das vorläufige Abfallkonzept fertiggestellt werden, dem im Einsatzfall praktische Hinweise über abfallrechtliche Zuständigkeiten und Entsorgungswege und -unternehmen im Lande zu entnehmen sind.

#### D. Fazit

In der regionalen Zusammenarbeit im Ostseeraum entwickelt sich die EU-Ostseestrategie zunehmend zu einem wichtigen Referenzpunkt. Zum einen ist es gelungen, laufende Aktivitäten und Ziele aus bestehenden Kooperationsbeziehungen in den Aktionsplan zur EU-Ostseestrategie einzubeziehen. Dies belegt das Beispiel HELCOM in anschaulicher Weise. Zum anderen beginnen sich nach gut einem Jahr des Umsetzungsprozesses auch Strukturen der Zusammenarbeit in den Bereichen zu entwickeln, in denen dies bislang nicht der Fall gewesen ist, wie etwa im Schwerpunktbereich Verkehr oder Tourismus. Hinsichtlich der Ausrichtung bestehender Förderinstrumente auf die EU-Ostseestrategie sind ebenfalls Fortschritte festzustellen. Dies gilt insbesondere für das INTERREG IV B Ostsee-Programm, aus dem mittlerweile 14 Vorzeigeprojekte gefördert werden beziehungsweise 13 Projekte einen Beitrag zur Umsetzung eines Vorzeigeprojektes leisten.<sup>97</sup> Projekte auf der Ebene der INTERREG IV A-Programme und der regional bzw. national ausgerichteten Strukturfonds-Programme dürften aufgrund ihrer geografischen Festlegungen hingegen eher einen indirekten Beitrag zur Umsetzung der EU-Ostseestrategie leisten, so dass es hier in erster Linie um die Kennzeichnung der einschlägigen Projekte gehen wird. Eine weitere Perspektive bietet sicherlich die Programmperiode ab 2014, wenn die Programme der EU-Fonds neu aufgestellt werden und somit die EU-Ostseestrategie von Anfang an berücksichtigt werden kann.

Für den Schwerpunktbereich Tourismus wird die Zusammenarbeit mit vorhandenen Netzwerken und Projekten im Tourismusbereich weiter intensiviert. Hierzu zählt eine enge Abstimmung mit dem Ostseetourismus-Forum und relevanten Akteuren auf der einen sowie den zahlreichen EU-Projekten auf der anderen Seite. Im Ergebnis werden die Etablierung einer Kooperationsstruktur und -plattform für den Tourismussektor im Ostseeraum angestrebt, die geeignet sind, die Ziele der EU-Ostseestrategie für den Tourismus zu erfüllen und somit zu mehr operativer Gemeinsamkeit und besserer Abstimmung beizutragen. Zugleich kann bilanziert werden, dass Mecklenburg-Vorpommern auf Grund seiner Koordinatorenrolle weit mehr als noch zuvor als Akteur im Ostseeraum und auf europäischer Ebene wahrgenommen wird und die Möglichkeit hat, durch die zahlreichen Gespräche, Veranstaltungen und Berichte merkbare Akzente zu setzen. Nach der im vergangenen Jahr erfolgten Festigung der Strukturen kommt es deswegen für die Zukunft darauf an, mit den gegebenen Möglichkeiten als Koordinator zielführend zur Umsetzung des Aktionsplanes im Bereich des Tourismus beizutragen.

---

<sup>97</sup> Übersicht über Projekte im INTERREG IV B-Ostseeprogramm mit Bezug zur EU-Ostseestrategie: <http://eu.baltic.net/redaktion/download.php?type=file&id=1298>

Die wirtschaftliche Erholung in der Region macht sich in Mecklenburg-Vorpommern in steigenden Umschlagsmengen in den Häfen und einer zunehmenden Zahl von ausländischen Touristen auch aus dem Ostseeraum bemerkbar. Auch die nach Ablauf der Übergangsregelungen seit 1. Mai 2011 unbeschränkte Arbeitnehmerfreizügigkeit kann einen Beitrag zu einer engeren Verflechtung der Volkswirtschaften im Ostseeraum leisten. Hinsichtlich des Zustands der Ostsee als Gewässer können ebenfalls Fortschritte festgestellt werden, die sich am Umsetzungsstand des HELCOM-Ostseeaktionsplans festmachen lassen. Durch die EU-Schwefelrichtlinie kommt es zudem zu verringerten Schiffsemissionen. Dennoch ist zu beobachten, dass umweltpolitische Maßnahmen wie die Etablierung der Ostsee als Schwefel-Emissions-Kontrollzone (Sulphur Emission Control Area - SECA) auf der Grundlage von IMO-Vorgaben die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft in der Region zu beeinträchtigen droht.

Daher sollte bei einem verbesserten Schutz der Ostsee auch auf die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Lösungsansätze und die damit einhergehenden Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Region beachtet werden. Ansonsten könnte durch das Ausweichverhalten der betroffenen Marktteilnehmenden die angestrebte Verbesserung konterkariert werden, unter anderem durch die Verlagerung von Verkehren vom Schiff auf die Straße oder die Verlagerung von internationalen Schiffsverkehren vom Norden Europas in das Mittelmeer oder den Atlantik.<sup>98</sup> Daher sind möglichst einheitliche Umweltstandards etwa beim Thema Schwefelemissionen innerhalb der Europäischen Union und darüber hinaus anzustreben. Positiv zu vermerken ist, dass es im Berichtszeitraum zu keinen schwerwiegenden Unfällen mit Schiffen mit gefährlicher Ladung gekommen ist. Dennoch müssen auch für die Zukunft die im Aktionsplan zur EU-Ostseestrategie vorgesehenen Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Schiffssicherheit umgesetzt werden.

Insgesamt hat Mecklenburg-Vorpommern, rückblickend betrachtet, seinen Auftritt und seine Wahrnehmung im Ostseeraum intensiviert; dazu haben alle Akteure aus Parlament, Regierung, Institutionen sowie der Zivilgesellschaft beigetragen. Für die zukünftige Arbeit ist damit eine gute Basis gegeben.

---

<sup>98</sup> So auch die Forderung des 8. Parlamentsforums Südliche Ostsee in Elbing (Elbląg), Polen, vom 21.-23.05. 2010, LT-Drs. 5/3960, S. 11, 6. Spiegelstrich.