



Bekanntmachung

des Präsidenten
des Schleswig-Holsteinischen Landtages

8. Parlamentsforum Südliche Ostsee vom 21. bis 23. Mai 2010 in Elbing

Das 8. Parlamentsforum hat in Elbing eine Resolution verabschiedet.
Den als Anlage beigefügten Originaltext gebe ich hiermit bekannt.

Thorsten Geerds

14. Mai 2010

**Resolution
des 8. Parlamentsforums Südliche Ostsee
vom 21.-23. Mai 2010 in Elbing**

**„Nachhaltige Entwicklung des Lebensraums Südliche
Ostsee“**

Das 8. Parlamentsforum Südliche Ostsee hat anlässlich der Jahreskonferenz vom 21. bis 23. Mai 2010 in Elbing beraten, wie die Lebensbedingungen in den Woiwodschaften Ermland-Masuren, Pommern und Westpommern, in Mecklenburg-Vorpommern, Hamburg, Schleswig-Holstein und dem Oblast Kaliningrad unter Einbezug von Schonen im Einklang mit der Natur und der Umwelt verbessert und weiterentwickelt werden können. Dazu wurden die Themenbereiche

- Infrastruktur und Verkehrsentwicklung
- Maritime Raumordnung und Integriertes Küstenzonenmanagement
- Regionalentwicklung und Umwelt

mit Sachverständigen aus allen Regionen in Arbeitsgruppensitzungen in Allenstein vom 4. bis 6. November 2009, in Kadinen vom 21. bis 23. Februar 2010, in Hamburg vom 24. bis 26. März 2010 und in Kiel vom 21. bis 23. April 2010 analysiert und diskutiert.

Nach der Anhörung der Sachverständigen und der Stellungnahmen beteiligter Regionen wurde folgendes beschlossen:

I.

Das Parlamentsforum Südliche Ostsee

begrüßt

- das „Grünbuch TEN-T: Überprüfung der Politik – Ein besser integriertes transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienst der gemeinsamen Verkehrspolitik“, das angesichts der EU-Erweiterung und der gewachsenen Bedeutung von Klimapolitik und Umweltschutz eine grundlegende Überprüfung und Aktualisierung der TEN-T-Leitlinien zum Ziel hat
- und favorisiert die Zwei-Ebenen-Struktur mit einem Gesamt- und einem Kernnetz, das ein geografisch festgelegtes vorrangiges Netz und eine konzeptionelle Säule umfasst.

hat Konsens erzielt,

dass EU-Richtlinien zügig umgesetzt und Vollzugsdefizite abgebaut werden,

fordert, dass

- die Verkehrspolitik der Europäischen Union gemäß dem Grundsatz einer möglichst umweltschonenden Transportdurchführung auch dem Aspekt der Durchführung von Transporten mit minimalem Ressourceneinsatz Rechnung trägt
- der Neu- oder Ausbau grenzüberschreitender Abschnitte der TEN-T-Netze durch entsprechende europäische Anreiz- und Koordinierungsmechanismen erleichtert wird
- das vorrangige Netz aus multimodalen Achsen bestehen soll, die über wichtige Knotenpunkte (u.a. See- und Binnenhäfen) an die Meeresautobahnen angebunden werden, um hochfrequente multimodale Transporte zu ermöglichen
- zur räumlichen Erschließung eine Vernetzung erfolgen soll
 - a) zwischen den Korridoren – Motorways of the Sea – und West-Ost-Achsen sowie
 - b) von den Achsen zu Aufkommenspunkten,
 - c) mit entsprechend dem absehbaren Transportvolumen zu entwickelnden Straßen, Schienen und Binnenwasserstraßen

sieht es als notwendig an, dass

- das Projekt „SoNorA“, das Grundlagen für die Entwicklung des multimodalen Netzes von Verkehrsverbindungen zwischen der Adria und der Ostsee schafft und zur maximalen Nutzung des Verkehrsnetzes sowie des wirtschaftlich-sozialen Potenzials der südlichen Ostsee beiträgt, unterstützt wird
- sowohl zwischen den Korridoren als auch Aufkommenspunkten eine effiziente Vernetzung anzustreben ist. Dabei ist es nicht notwendig, dass die Aufkommenspunkte an Hauptachsen liegen, vielmehr sind die Erreichbarkeit der Hauptachsen und die effiziente Bündelung von Verkehrsströmen sowie der Ausbau der Direktverbindungen mit den Häfen der südlichen Ostsee sicherzustellen (periphere Erschließung der Ostseeanrainerstaaten über entsprechend leistungsfähige transeuropäische Landkorridore)
- das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-T) durch einen Ost-West-Korridor in der südlichen Ostseeregion ergänzt wird (Via und Rail Hanseatica) – Stettin, Danzig, Elbing, Kaliningrad und Allenstein, Suwalki, Kaunas, Riga und Tallin).
- folgende Kriterien bei der Entwicklung der Verkehrspolitik der Europäischen Union einbezogen werden:
 - eine durch Ausbau und Verknüpfung weitestgehende Nutzung bestehender Trassen
 - Netzbildung von den einzelnen TEN-Korridoren in der Fläche mit ausreichenden Kapazitätsreserven auf den Strecken und in den Knotenpunkten um die Gütermengen effizient transportieren zu können
 - Verwirklichung der Konzepte der „Grünen Korridore“ und „Co-Modality“
- umweltfreundliche Projekte schwerpunktmäßig berücksichtigt werden.

begleitet

die weiteren Arbeiten der Kommission im Hinblick auf die Ende 2010 / Anfang 2011 geplante Vorlage der Legislativvorschläge zur Überprüfung der TEN-T-Leitlinien mit dem Ziel zu einer ausgewogenen Berücksichtigung der Interessen aller Regionen der südlichen Ostsee zu gelangen.

II.

Das Parlamentsforum Südliche Ostsee empfiehlt, die Region der Südlichen Ostsee im Hinblick auf Infrastruktur und Verkehrsentwicklung, Maritime Raumordnung und Integriertes Küstenzonenmanagement sowie Regionalpolitik und Umwelt anhand folgender Leitlinien zu entwickeln:

1. Infrastruktur und Verkehrsentwicklung

- Angesichts des stark international ausgerichteten Marktes für Seeverkehrslogistik – mehr als 90 Prozent der weltweit gehandelten Güter werden über den Seeweg transportiert – spricht sich das Parlamentsforum Südliche Ostsee für eine strategische Entwicklung der Seehäfen und ihre landseitige Anbindung mit begleitenden Logistikzentren und Bahnterminals mit dem Ziel regionaler, nationaler und europäischer Netzbildung aus, wobei die prioritären TEN-Projekte miteinander verbunden, um Lückenschlüsse ergänzt und zu einem Kernnetz zusammengefasst werden sollten.
- Der Wettbewerb zwischen den Häfen und eine Vielzahl unterschiedlicher Anforderungen durch die Transportwirtschaft erfordern, dass die einzelnen Häfen mit ihren besonderen Kompetenzen miteinander kooperieren.
- Dem EU Konzept der Meeresautobahnen (MoS) sollte bei der Schaffung eines TEN-Kernnetzes eine stärkere Bedeutung zukommen. Dieses sollte auch gleichzeitig die Schaffung zusätzlicher Meeresautobahnen im Ostseeraum – in ost-westlicher und nord-südlicher Richtung – zur Entlastung des Straßenverkehrs berücksichtigen.
- Die Kapazität der See- und Binnenhäfen und ihre landseitige Anbindung muss weiter ausgebaut werden, um dem im Schiffsverkehr prognostizierten weiteren Wachstum durch zukunftsweisende Investitionen Rechnung zu tragen. Dabei wird eine Stärkung der landseitigen Anbindung schwerpunktmäßig durch den Ausbau von Schienenwegen aber auch von Binnenwasserstraßen sowie Straßen gefördert. Diesbezüglich wird es als notwendig angesehen, dass die Europäische Union bei der Entwicklung ihrer neuen Förderrichtlinien dieser Zielsetzung schwerpunktmäßig Rechnung trägt.
- Das Parlamentsforum Südliche Ostsee unterstützt die polnische Forderung, das Management der polnischen Häfen zur Stärkung der regionalen Entwicklung zu dezentralisieren.
- Auf die Belange der Ostseehäfen abgestimmte, möglichst standardisierte Schiffsabfertigungs-, Umschlags- und Lagertechnologien sind zu entwickeln. Eine besondere Rolle spielen dabei die Anwendung von Identifikations- und Ortungstechnologien beim Container-, RoRo- und Stückgut-Verkehr. Die Nutzung von modernen Systemen zum Informationsaustausch ermöglichen zwischen Hafen,

Bahn, Binnen- und Feederschiffen und deren Zu- und Abläufe optimierte Logistikketten.

- Im Bereich der landseitigen Anbindung von Häfen ist anzustreben, den Anteil des Straßentransports so weit wie möglich zu verringern und die Ladung auf die umweltfreundlichen Transportmittel Bahn und Binnenschiff umzuleiten. In diesem Kontext wird u.a. der Wiederbelebung der internationalen Wasserstraße E70 sowie der Bewirtschaftung des Frischen Haffs eine wichtige Rolle in der Entwicklung des Tourismus und des Verkehrs zugeschrieben. Es hat eine besondere Bedeutung für die maritime Tradition und Zukunft von Elbing (Elbląg) als Hansestadt und bedingt eine freie Durchfahrt für Schiffe aller Nationen durch die Pillauer Meerenge (Cieśnina Pilawska).
- Um die Ostsee bis zum Jahr 2015 zu einer erfolgreichen maritimen Modellregion auszubauen, ist durch gemeinsame Initiativen auf internationaler und auf europäischer Ebene die Reduzierung von Umweltbelastungen in den Häfen z.B. durch eine freiwillige Stromversorgung der Schiffe über einen Landanschluss voranzubringen.
- Hinsichtlich der Nutzung von unterschiedlichen Verkehrsträgern sind -insbesondere mit Blick auf den IMO-Beschluss aus dem Jahr 2005, die zulässigen Schwefeloxidemissionen von Schiffen in der Ostsee stufenweise abzusenken - Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, die dazu führen, dass Gütertransporte verstärkt auf die Straße verlagert werden.
- Das vorhandene und geplante Wasserstraßennetz erlaubt, wesentlich mehr Transportleistung auf Binnenschiffe zu verlagern. Um dem Trend zum größeren Binnenschiff bei geringen Wassertiefen und niedrigen Brückendurchfahrten Rechnung zu tragen, bedarf es einer innovativen und flexiblen Generation von Binnenschiffen, die sich über das Baukastenprinzip jeweils auf die vorhandene Wasserstraße und die zu transportierende Ladung anpassen lässt.

2. Maritime Raumordnung und Integriertes Küstenzonenmanagement

- Küstenregionen reagieren auf Umweltveränderungen, seien es natürliche oder durch den Menschen verursachte, schnell und empfindlich (z. B. Erosion und Sedimenttransport, Wassererwärmung; Einschleppung neuer Organismen durch Ballastwasser, Aquakultur). Von der Ökosystemforschung wird eine Richtungsweisung für die nachhaltige Entwicklung der Küstengebiete erwartet, die die Interessen von Natur und Mensch im Auge behält.
- Das Instrument der „Maritime Spatial Planning – MSP“ hat sich bewährt, um bestehende Nutzungskonflikte durch verbindliche Regelungen so weit wie möglich zu minimieren.
- Freie Seewege und der möglichst uneingeschränkte Zugang der Häfen zu seeschifftiefem Wasser sind elementare Standortbedingungen für die

Wettbewerbsfähigkeit von Häfen. Bei der Raumplanung auf See sind konkurrierende Nutzungen miteinander abzustimmen und in ein integriertes Konzept so zu überführen, dass Interessen benachbarter Regionen berücksichtigt werden, und dass der Zugang zu den Häfen vom Meer ohne Abstimmung mit den interessierten Regionen nicht verschlechtert wird.

- Vor diesem Hintergrund sind die Maritime Raumordnung und das Integrierte Küstenzonenmanagement (IKZM) ganzheitlich zu verknüpfen, um Interessenkonflikte auch im terrestrischen Bereich zu lösen. National geregelte Raumordnung und regionales Küstenzonenmanagement sind zur Abstimmung und Koordinierung ganzheitlich zu verbinden. Zu diesem Zweck sollte das IKZM in der gesamten südlichen Ostseeregion in der lokalen und regionalen Zuständigkeit liegen.
- Auf der Grundlage des IKZM sollten freiwillig abgeschlossene Vereinbarungen angestrebt werden, die auf der Grundlage bi- oder multilateraler Verträge zwischen den betroffenen Akteuren Verbindlichkeit erlangen. Dabei sollten insbesondere Voraussetzungen berücksichtigt werden, die mit den unter Umweltschutz stehenden Gebieten zusammenhängen (NATURA-2000, Vogelschutzrichtlinie u.a.).

3. Regionalentwicklung und Umwelt

- Der Ostseeraum hat die Chance mit der Verknüpfung von Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit neue Impulse für den Seeverkehr zu geben. Die weitere Entwicklung der Fährverkehre, des Kreuzfahrttourismus und die Technologieentwicklung im Bereich moderner nachhaltiger Antriebstechnologien bieten neue Chancen.
- Der Fähr- und Kreuzfahrttourismus ist aufgrund des gegenwärtigen Wachstumspotenzials ein starkes Standbein der Tourismuswirtschaft. Dieses sollte durch attraktive landseitige Angebote und gemeinsame Vermarktungskonzepte der gesamten Ostseeregion gestärkt und weiterentwickelt werden. Große Entwicklungsmöglichkeiten ergeben sich auch für den Segelsport auf Küstengewässern, der da noch in der Entwicklungsphase ist.
- Um eine ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Fisch zu angemessenen Preisen zu gewährleisten, müssen Maßnahmen gegen die Überfischung ergriffen werden. Darüber hinaus ist eine umwelt- und artengerechte sowie nachhaltige Fischproduktion über Aquakulturanlagen anzustreben.
- Abfall ist möglichst zu vermeiden. Für das Recycling, die energetische Verwertung sowie die Beseitigung von Abfall und die Nutzung der daraus gewonnenen Energie ist eine langfristige und nachhaltige Strategie unter den Gesichtspunkten von Ökonomie, Ökologie und Soziales zu entwickeln, die den europarechtlichen Vorgaben Rechnung trägt.
- Die Zusammenarbeit der Regionen in der südlichen Ostsee sollte ebenfalls umweltpolitische Maßnahmen in den Bereichen Lärmschutz und Luftreinhaltung umfassen. In diesem Zusammenhang sollt eine Informationsplattform für den

Austausch von Aktionsplänen unter Einbeziehung von best-practice-Beispielen im Bereich der Sanierungsprogramme für den Gesundheitsschutz und die Verbesserung der Umweltqualität angestrebt werden.

III.

Das Parlamentsforum Südliche Ostsee stimmt überein, die Idee, gemeinsame Merkmale und Prioritäten für den Ostseeraum zu finden, weiter zu stärken und zu entwickeln.

Das Parlamentsforum Südliche Ostsee nimmt die Einladung des Sejmijs der Woiwodschaft Pommern an, das 9. Forum am 20.-21. Mai 2011, dem Europäischen Tag der Meere, in Danzig auszurichten.

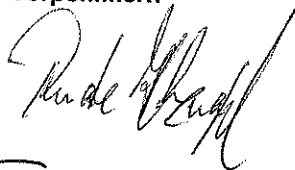
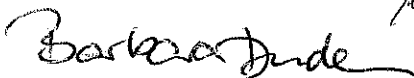
Elbing, der 23. Mai 2010

Die Hamburgische
Bürgerschaft

Der Landtag
Mecklenburg-
Vorpommern

Der Landtag Schleswig-
Holstein

Kaliningrader Duma



Barbara Duden - 1.
Vizepräsidentin der
Hamburger
Bürgerschaft

Renate Holznagel - 1.
Vizepräsidentin des
Landtages von
Mecklenburg -
Vorpommern

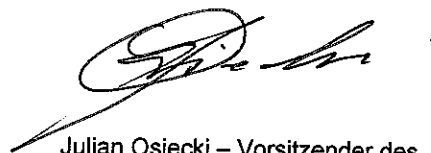
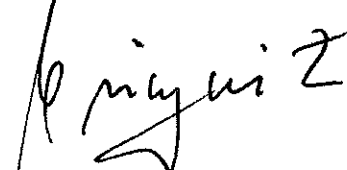
Bernd Voß -
Abgeordneter Bündnis
90/Die Grünen

Konstantin Polyakov - 1.
Vizepräsident der
Kaliningrader Duma

Sejmik der Woiwodschaft
Westpommern

Sejmik der Woiwodschaft
Pommern

Die Woiwodschaft Ermland -
Masuren



Zygmunt Dziwguć - Vorsitzender
des Sejmijs

Hanna Zych-Cisoń -
Vizevorsitzende des Sejmijs

Julian Osiecki - Vorsitzender des
Sejmijs