

Beitrag des Landes Mecklenburg-Vorpommern zur EU-Strategie für den Ostseeraum vom 25.09.2008

- I Mecklenburg-Vorpommern begrüßt die Erarbeitung einer EU-Strategie für den Ostseeraum bis Juni 2009 und die seitens der Kommission hierfür bereits unternommenen Vorarbeiten. Mecklenburg-Vorpommern befürwortet die enge Einbeziehung der Stakeholder durch die Europäische Kommission in die Erarbeitung dieser Strategie. Vor allem die Küstenregionen als wesentliche Träger der Zusammenarbeit im Ostseeraum und künftige „Betroffene“ dieser Strategie können hierzu wichtige Beiträge leisten. Mecklenburg-Vorpommern möchte sich als Ostseeregion an der Erarbeitung der Strategie mit eigenen Vorschlägen und Einschätzungen beteiligen und sich dabei auf bestimmte Schwerpunkte konzentrieren. Dieses Papier dient als Diskussionsbeitrag zu den von der Kommission begleiteten Konferenzen, Round Tables und Gesprächen zur Ostseestrategie ebenso wie zu Gesprächen in den überregionalen Ostseegremien, mit den Regionen im Ostseeraum und innerhalb Deutschlands.
- II Mit der EU-Ostseestrategie bietet sich die Möglichkeit, aktuelle Handlungsbedarfe im Ostseeraum zu identifizieren und Maßnahmen für deren Bewältigung aufzuzeigen. Insofern knüpft die Strategie an frühere Initiativen der Kommission an. Nach dem Beitritt der drei baltischen Staaten sowie Polens zur Europäischen Union und angesichts der dynamischen Entwicklung der Ostseeregion ist eine Bestandsaufnahme ebenso notwendig wie die Nutzung der umfangreicheren Instrumente, die mit der EU-Mitgliedschaft nunmehr aller unmittelbaren Ostseeanrainer – mit Ausnahme Russlands – zur Bewältigung der Herausforderungen zur Verfügung stehen.
- III Die EU-Strategie für den Ostseeraum stellt einen politischen Wert an sich dar. Sie kann dazu beitragen, den Ostseeraum im Bewusstsein auf europäischer Ebene stärker zu verankern und zu verdeutlichen, dass Europa mehr denn je eine nördliche Dimension besitzt.
- IV Die EU-Strategie für den Ostseeraum trifft in der Region auf eine Reihe bereits wirksamer Politikansätze mit zum Teil unterschiedlicher Ausrichtung. Zu nennen sind hier vor allem die Nördliche Dimension, die integrierte Europäische Meerespolitik, die künftig zusätzlich durch nationale Meerespolitiken untersetzt werden wird, die ebenfalls durch nationale Regelungen zu untersetzende Meeresstrategie-richtlinie sowie den HELCOM Baltic Sea Action Plan (BSAP). Im Sinne eines kohärenten Vorgehens sollten diese bestehenden Ansätze soweit als möglich in die EU-Strategie für den Ostseeraum einbezogen werden. Inhaltliche Doppelungen sind dabei ebenso zu vermeiden wie die Schaffung neuer Strukturen und Gremien.
- V Die konsequente Umsetzung und Beachtung bestehenden EU-Rechts - insbesondere im Bereich der Umwelt, der Schiffssicherheit und der Fischerei - muss Vorrang vor neuen Regelungen haben. Zur Begründung neuer Kompetenzen der EU darf die Ostseestrategie nicht führen, ebenso wie bei der Erarbeitung und Umsetzung der Grundsatz der Subsidiarität zu beachten ist. Auch sollten im Zuge der EU-Ostseestrategie angestrebte Maßnahmen – etwa im Bereich der Umwelt, des Verkehrs oder der Schiffssicherheit - nicht zu Wettbewerbsnachteilen gegenüber anderen europäischen Regionen führen.

- VI** Die vom Europäischen Rat am 14.12.2007 gebilligte Europäische Meerespolitik als übergreifender horizontaler Politikansatz bedarf in weiten Bereichen einer regionalen Konkretisierung und Umsetzung. Die EU-Ostseestrategie sollte daher als Instrument zur Umsetzung integrierter Europäischer Meerespolitik auf regionaler Ebene im Ostseeraum genutzt werden. Die in dem damaligen Positionspapier des Landes¹ benannten Schwerpunkte (Meeresforschung, Maritime Cluster, Schiffssicherheit und Ausbildung im Seeverkehr, Überwachung auf See, Raumplanung auf See und Küstenschutz) sind insoweit auch für die Ostseestrategie von Bedeutung.
- VII** Eine EU-Strategie für den Ostseeraum als großräumiger Entwicklungsansatz kann nur dann zu befriedigenden Ergebnissen führen, wenn alle Ostseeanrainer – also insbesondere Russland - einbezogen werden. Beispielsweise sind im Rahmen der Nördlichen Dimension als regionalem Instrument für die Kooperation mit Russland im nord-europäischen Raum beachtliche Erfolge erzielt worden. In den letzten Jahren hat hier ein wesentlicher Schwerpunkt im Bereich der Umweltpartnerschaft gelegen. Darüber hinaus ist es notwendig, eine bereichsübergreifende Beteiligung Russlands und eine praktische Zusammenarbeit in den verschiedenen Sektoren (z.B. Verkehr, Kultur und Tourismus) zu gewährleisten.
- VIII** Auch im übrigen sollte der Betrachtungsraum der EU-Ostseestrategie nicht bei den unmittelbaren Anrainerstaaten und –regionen enden. Im Sinne eines „auswirkungsbezogenen Ansatzes“ sollten auch an diese angrenzende Staaten zumindest mittelbar mit einbezogen werden. So ist z.B. im Hinblick auf die Schadstoffeinträge in die Ostsee oder auf großräumige Verkehrsströme der Blick auf die unmittelbaren Anrainer nicht ausreichend.
- IX** Im Einzelnen:
- 1.** Trotz zahlreicher Aktivitäten im Bereich der Küstenzonen herrscht ein Mangel an Instrumenten für eine effektive, integrierte Planung bzw. deren Anwendung. Nur wenige Staaten der EU haben eine **Raumplanung auf See** für ihre Hoheitsgewässer verbindlich eingeführt. Die Ostsee und deren Küstengebiete werden nicht nur im europäischen, sondern auch im weltweiten Vergleich besonders intensiv genutzt, mit der Folge eines entsprechend hohen Grades an Nutzungskonflikten. Dies gilt beispielsweise für Nutzungskonflikte zwischen der notwendigen Freihaltung der Schifffahrtswege einerseits und der Standortbestimmung für Offshore-Windkraftanlagen andererseits. Gemeinsam können EU-Mitgliedstaaten und ihre Nachbarn Antworten auf die Herausforderungen in den Küstenzonen finden, die gleichzeitig nationale und internationale Bedingungen berücksichtigen, aber auch aufeinander abgestimmt sind. Hierbei kann dem Ostseeraum Modellcharakter zukommen.
 - 2.** Das Land Mecklenburg-Vorpommern hat deshalb die Gemeinschaftsinitiative INTERREG III B bereits frühzeitig gezielt in Anspruch genommen, um einen Beitrag der Raumordnung zur integrierten Betrachtung von Küste und Meer allgemein und speziell im Rahmen des **integrierten Küstenzonenmanagements** (IKZM) zu leisten. Es sollten weiterhin transnationale Projekte wie „BaltCoast“, in dem Mecklenburg-Vorpommern gemeinsam mit Partnern aus Dänemark, Estland, Finnland, Lettland, Polen und Schweden die „Ausweitung der räumlichen Planung auf Offshore-Bereiche in der 12-Seemeilen-Zone und im internationalen Gewässer“ sowie die „Räumliche Planung für die integrierte Entwicklung von sensiblen Küstenzonen (see- wie landseitig)“ untersucht hatte, verfolgt werden. Die zu erwartenden Ergebnisse können auch für andere europäische Regionen von Interesse sein (z.B. i.R. des Projektes „Spatial Plan-

¹ Sh. den Beitrag Mecklenburg-Vorpommerns im Rahmen des Konsultationsprozesses zum Grünbuch Integrierte Europäische Meerespolitik: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/contributions_post/185.htm

ning in Coastal Zones – PlanCoast² in der Schwarzmeer- und Adria-Region) und Eingang in Initiativen der Europäischen Kommission finden³.

3. Mecklenburg-Vorpommern spricht sich für eine Verbesserung und eine **nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen** der Ostsee aus. Dazu gehören insbesondere eine Verbesserung der Gewässergüte, eine nachhaltige Bewirtschaftung der Fischbestände eine bedarfsgerechte marine Rohstoffgewinnung, ein meeresumweltverträglicher Ausbau der Offshore-Energienetze und eine umfassende Überwachung und Leitung der Seeverkehre.
4. Der am 15.11.2007 angenommene HELCOM Baltic Sea Action Plan (BSAP) untersetzt - unter Einbeziehung von Russland - als regionaler Aktionsplan für die Ostsee inhaltlich die EU-Meeresstrategierichtlinie. Er definiert Handlungsbedarfe auf nationaler, regionaler, europäischer und internationaler Ebene mit dem Ziel, in der Ostsee bis 2021 wieder eine gesunde Meeresumwelt herzustellen. Der BSAP nimmt dabei in Anspruch, sich aller wesentlichen Probleme mit Auswirkung auf die marine Umwelt der Ostsee anzunehmen. Die hohe Nährstoffzufuhr (Phosphor und Nitrat) führt zu Eutrophierung, trübem Wasser, Sauerstoffmangel und absterbendem Meeresgrund in der Ostsee. Der BSAP sieht deshalb die Reduzierung der organischen Einträge seitens der Anrainerstaaten entsprechend der jeweiligen Küstenlänge sowie dem derzeitigen Reinigungszustand vor. Dieses gilt es für alle Ostseeanrainer möglichst zügig umzusetzen. Dem BSAP sollte aus Sicht Mecklenburg-Vorpommerns die Funktion einer „**Umweltsäule**“ für die **Ostseestrategie** zukommen. Ob es angesichts des umfassenden Ansatzes des BSAP (und den darüber hinaus zu entwickelnden nationalen Meeresstrategien) weiterer Maßnahmen bedarf, sollte daher eingehend geprüft werden. Doppelungen sind zu vermeiden.
5. Im Bereich der Fischerei sollten Strategien für eine nachhaltige Sicherung und einen Ausbau der **Fischbestände der Ostsee** entwickelt werden. Dabei sollte aus Sicht Mecklenburg-Vorpommerns auch der Ansatz eines „aquakulturgestützten Fischereimanagements“ verfolgt werden. Weiterführende Studien zur Verbesserung der Lebensbedingungen für Dorsch und Hering sollten initiiert und entsprechende Erfahrungen und Informationen ausgetauscht werden.
6. Die Ostseestrategie sollte ein entschiedenes Vorgehen gegen **illegale Fischerei** im Ostseeraum verdeutlichen. Im Hinblick auf die Durchführung der Gemeinsamen Fischereipolitik sollte die **Einhaltung der Fangquoten und -regeln** durch alle Mitgliedstaaten im Ostseeraum durch entsprechend qualifiziertes Personal konsequent und systematisch überwacht werden. Zuwiderhandlungen müssen durch transparente und spürbare Sanktionen geahndet werden. Zusätzlicher Regelungen bedarf es nicht, vielmehr sollte auf eine einheitliche Anwendung und Durchsetzung des bestehenden Regelwerks hingewirkt werden.
7. Im Bereich der **Schiffssicherheit und Überwachung des Meeres** sind in den vergangenen Jahren viele Fortschritte sowohl auf internationaler als auch auf EU-Ebene sowie im Rahmen multilateraler Kooperationen im Ostseeraum erreicht worden. Diese Anstrengungen müssen fortgesetzt und im Rahmen der Ostseestrategie näher definiert werden, einerseits im Hinblick auf die Überwachung und Lenkung des zunehmenden Schiffsverkehrs, insbesondere im Zusammenhang mit gefährlichen Ladungen, andererseits mit Blick auf die Überwachung der Ostsee für Zwecke des Umweltschutzes, der Fischerei oder der Kriminalitätsbekämpfung.

² s. <http://www.plancoast.eu/>

³ zuletzt im Grünbuch für eine Europäische Meerespolitik

8. Die in den sog. „Erika“-Paketen verabschiedeten Maßnahmen zur **Verbesserung der Schiffssicherheit** haben deutliche Fortschritte auch für den Ostseeraum mit sich gebracht. In ihrem „Dritten Paket Seeverkehrssicherheit“ hat die EU-Kommission im November 2005 sieben ergänzende Maßnahmen vorgeschlagen. Rat und Europäisches Parlament sollten baldmöglichst eine Einigung über die verbleibenden strittigen Punkte herbeiführen, damit die Maßnahmen nunmehr zeitnah in Kraft treten können.
9. Der im Blaubuch zur Europäischen Meerespolitik enthaltene und von Schweden aufgegriffene Vorschlag eines bereichsübergreifenden, interoperablen Meeres-Überwachungssystems wird unterstützt. Besondere Beachtung bei der Schaffung eines solchen integrierten Netzwerkes sollten die Möglichkeiten künftiger **GALILEO**-basierter Anwendungen finden. Ggf. kann die Ostsee insoweit als „Testfeld“ dienen; erste Erfahrungen sind mit dem Forschungshafen Rostock in Mecklenburg-Vorpommern verfügbar.
10. Der **Klimawandel** stellt den Ostseeraum vor Herausforderungen, die auch im Rahmen der EU-Ostseestrategie berücksichtigt werden sollten. Erforderlich sind sowohl Maßnahmen zum Klimaschutz als auch zur Anpassung an die sich verändernden Klimafolgen. Auf einen Wissensaustausch im Ostseeraum gerichtete transnationale Projekte sollten insoweit besondere Berücksichtigung finden. Als Pilotprojekte im Bereich des Klimaschutzes kommen Untersuchungen zur standardisierten Einführung einer obligatorischen Landstromversorgung von Handelsschiffen ebenso in Betracht wie zur Konstruktion umweltfreundlicherer Schiffsantriebe, etwa auf Erdgasbasis, die den künftig speziell im Ostseeraum erhöhten Anforderungen an Schiffsemissionen⁴ gerecht werden.
Mit dem aus INTERREG III B geförderten Projekt ASTRA liegen umfangreiche, auf transnationaler Basis erarbeitete Empfehlungen für Anpassungsstrategien an den Klimawandel im Ostseeraum vor. Die hier gewonnenen Erkenntnisse sollten im Rahmen der EU-Ostseestrategie mit den Ergebnissen anderer Untersuchungen zusammengeführt und – wo zweckmäßig – gemeinsam umgesetzt werden.
11. Die Europäische Union hat **Nord Stream** als vorrangiges Energieprojekt von gesamt-europäischem Interesse eingestuft und als Schlüsselprojekt für die künftige Energieversorgung Europas in die sogenannte TEN-E-Liste (Transeuropäisches Netzwerk der Energie) aufgenommen. Zum Schutz der Ostsee müssen, wie bei jedem anderen Infrastrukturprojekt, die Auswirkungen auf das ökologische Gleichgewicht der Ostsee umfassend untersucht und ein offener Dialog mit dem Europäischen Parlament und den Anrainerstaaten geführt werden, um anstehende Fragen zu klären.
12. Die zukünftige Verkehrspolitik muss der Bedeutung eines nutzerorientierten **Schiffs- und Fährverkehrs** über die Ostsee stärker als bisher Rechnung tragen und einen europäischen Seeverkehrsraum ohne Grenzen verwirklichen. Die Kommission hat in ihren Mitteilungen zum Aktionsplan Güterverkehrslogistik⁵ und über eine europäische Hafenpolitik⁶ dargelegt, dass der innergemeinschaftliche Seeverkehr aufgrund verschiedener Umstände gegenüber anderen Verkehrsträgern benachteiligt ist. Die Nutzung einer Ostseefähre und des anschließenden Schienen- und Straßennetzes muss so einfach werden wie die Überquerung einer Brücke. Dies erfordert weitere Anpassungen der Infrastruktur, aber auch starke Vereinfachungen von Buchungs-, Zoll- und anderen Formalitäten zwischen den EU-Staaten und im Ostseeraum insbesondere im Verkehr mit Drittstaaten (Norwegen, Russland).

⁴ zur den künftigen Reduktion von Schiffsemissionen auf der Ostsee vgl. http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic_id=1709&doc_id=9123

⁵ vom 18.10.2007, KOM [2007] 607 endg.

⁶ vom 18.10.2007, KOM [2007] 616 endg.

13. Um die **multimodalen Verkehrswege** zu stärken, bedarf es, verglichen mit den Landverkehrsträgern, gleichwertiger Rahmenbedingungen für die Entwicklung der logistischen Knotenpunkte, der Häfen und der Verkehrsmittel der „Motorways of the Sea“ (MoS). Im Ostseeraum gelten gegenwärtig insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr (auch zwischen EU-Mitgliedsstaaten) für multimodale und i.d.R. kürzere und umweltfreundlichere Transportketten gänzlich unterschiedliche, den Warenaustausch und den Personenverkehr belastende Standards. Multimodale EU-Binnenverkehre müssen dem Niveau der Standards angeglichen werden, die von der Europäischen Kommission für durchgehende Landverkehrsträger entwickelt wurden.
14. Sog. **Grüne Verkehrskorridore** i.S. der Mitteilung der Kommission zum Aktionsplan Güterverkehrslogistik sollten beispielhaft im Ostseeraum entwickelt und intermodal dargestellt werden. Dafür bieten sich internationale Korridore an, in denen die Verknüpfung Schiene / Schiff / Schiene bereits jetzt gut funktioniert und die ein starkes Wachstum zeigen, wie der Ost-West-Korridor Vilnius - Klaipeda/Baltijsk - Karlshamn/Sassnitz - Kopenhagen/Berlin und der Nord-Süd-Korridor Kopenhagen - Gedser/Trelleborg-Rostock/Sassnitz - Berlin, einschließlich der jeweiligen Fortsetzung im Hinterland. Dieser Punkt sollte bei der Revision der TEN-T ebenfalls berücksichtigt werden
15. Die Kommission hat in den o.g. Mitteilungen geeignete Maßnahmen zur Verbesserung des innergemeinschaftlichen Seeverkehrs angekündigt, die sich u.a. an einer verbesserten und konsequenten Nutzung der IKT-Möglichkeiten orientieren sollen („E-Freight“). Im Rahmen der Ostseestrategie sollten die Möglichkeiten von **E-Freight** (und darüber hinaus gehend) geprüft und in einer ersten Stufe im Rahmen des innergemeinschaftlichen Seeverkehrs im Ostseeraum umgesetzt werden. In einer zweiten Stufe sollte eine Einbeziehung der nicht zur EU gehörenden Ostseeanrainer erfolgen.
16. Die Anbindung des Ostseeraumes im Rahmen der TEN-T sollte in Nord-Süd- sowie Ost-West-Richtung verbessert werden. Durch die EU-Erweiterungen und zunehmende Integration haben besonders diese Verbindungen erheblich an Bedeutung gewonnen. Die **prioritären transeuropäischen Verkehrsachsen**, die Süd- und Nordeuropa miteinander verbinden, müssen an diese Umstände angepasst werden. Dabei kommt der Anbindung der deutschen Ostseehäfen und der Integration der MoS in die TEN-T eine besondere Bedeutung zu. Deshalb sollten die transeuropäischen Verkehrsachsen bis zu den deutschen Ostseehäfen bzw. von dort verlängert und dies ebenso visuell dargestellt werden wie die Verbindungsfunktion der MoS. Das betrifft insbesondere die prioritären TEN-T Projekte Nr. 1 und 22. Die geplante Revision der TEN-T-Leitlinien 2010 sollte für diese Anpassung genutzt werden⁷. Abgesehen von solchen Anpassungen sollte der Schwerpunkt der TEN-T-Politik auf die Umsetzung der laufenden (prioritären) Projekte und eine enge Verzahnung der land- und seeseitigen Systeme gerichtet sein.
17. Bei den transnationalen Achsen⁸ kommt für den Ostseeraum der Nordachse große Bedeutung zu. Entscheidend sind ein effizienter Güterverkehr mit Russland und eine Fortführung der Achse über die Ostsee im Rahmen des Short Sea Shipping. Als wichtigste Verbindung der „**Nördlichen Achse**“ mit dem Kern Europas sind Kurzstreckenseeverbindungen von der östlichen an die südliche Ostseeküste und weiterführende kombinierte Verkehre auf der Schiene anzusehen.

⁷ s. auch Jährlicher Tätigkeitsbericht des Koordinators Karel van Miert zu TEN-T Nr.1, Juli 2007

⁸ vgl. Mitteilung der Kommission zur Ausdehnung der wichtigsten transeuropäischen Verkehrsachsen auf die Nachbarländer, vom 31.1.2007, KOM [2007] 32 endg., Mitteilung der Kommission zu den Fortschritten der Sondierungsgespräche mit den Nachbarländern über die Zusammenarbeit im Verkehrsbereich vom 5.3.2008, KOM [2008] 125 endg.

18. Das weiter zu verbessernde verkehrliche Rückgrat des Ostseeraumes sowie seine Anbindung an andere europäische Räume ist von herausragender Bedeutung, um wirtschaftliche Entwicklungsimpulse durch eine kooperative integrierte Raum-, Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung auszulösen. Dem **Ostsee-Adria-Raumentwicklungskorridor** von Skandinavien über die ostdeutschen Bundesländer bis an die Adria kommt in diesem Zusammenhang eine besondere Bedeutung zu. Er sollte daher von der EU als wichtiges Element für eine ausgewogene sozioökonomische und polyzentrale Entwicklung des EU-Raumes bei der Umsetzung der Territorialen Agenda verankert werden
19. Der **Tourismus** ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor im Ostseeraum, der allerdings ganz besonders von anderen Sektoren abhängig ist wie etwa der see- und landseitigen Infrastruktur, den Umweltbedingungen und der Gewässergüte. Es ist deshalb erforderlich, dass der Tourismus als Querschnittsziel in den Initiativen der Europäischen Kommission in anderen Politikfeldern wie z.B. Verkehr, Umwelt, Klimawandel und Demographie hinreichende Berücksichtigung unter den Bedingungen im Ostseeraum findet. Die Kommission kann darüber hinaus im Rahmen ihrer Zuständigkeiten und der ihr zur Verfügung stehenden Möglichkeiten flankierend für den weiteren Ausbau eines wettbewerbsfähigen und nachhaltigen Tourismus wirken⁹. Dazu könnten vorhandene Informationsquellen wie die von der Europäischen Union im Rahmen von Interreg III B geförderte Datenbank YepaT genutzt, Standards abgeglichen und gleichgelagerte Projekte in verschiedenen Ländern zusammengeführt werden¹⁰.
20. Bildung, Wissenschaft, Forschung und Innovation spielen im Ostseeraum eine bedeutende Rolle. Die Vernetzung ist weit fortgeschritten, das **ScanBalt-Netzwerk** (ScanBalt fmba) im Bereich der Life Sciences hat hier Modellcharakter. Die Bildung und der Ausbau solcher Exzellenz-Cluster sollte zielgerichtet im Rahmen der vorhandenen EU-Programme gefördert werden.
21. Die Europäische Strategie für die **Meeresforschung und die maritime Forschung**¹¹ sollte eine auch speziell auf den Ostseeraum ausgerichtete Umsetzung erfahren. Auf diese Weise können die vorhandenen Potentiale in Wissenschaft und Forschung unter Einschluss der bestehenden Netzwerke am besten i.S. der Strategie gestärkt und ausgebaut werden. Die praktische Einbeziehung Russlands sollte gewährleistet werden. Im Hinblick auf die Beiträge des Landes Mecklenburg-Vorpommern wird beispielhaft auf das Institut für Ostseeforschung (IOW) in Rostock-Warnemünde Bezug genommen; Einzelheiten ergeben sich aus dem Beitrag des Landes zur Umsetzung des Grünbuches zur integrierten Meerespolitik¹².
22. Die nachhaltige Entwicklung und Stabilität der Ostseeregion bedingt auch die vertrauensvolle und breit angelegte Zusammenarbeit mit den Nicht-EU-Ostseeanrainern, v.a. mit der Russischen Föderation. Dies gilt nicht zuletzt auch für die Akteure auf lokaler und regionaler Ebene. Zur Förderung der **zivilgesellschaftlichen und kulturellen Zusammenarbeit** sowie des gegenseitigen Verständnisses sollte die Teilnahme von Akteuren aus diesen Ländern an Projekten mit EU-Partnern erleichtert werden. In diesem Sinne sollte das EU-Programm "Europa für Bürgerinnen und Bürger" für die Beteiligung der vorgenannten Akteure aus Russland nach dem Beispiel des INTERREG IV-B Programms für den Ostseeraum geöffnet werden. Hiernach können Projektmittel in geringem Umfang auch für Maßnahmen außerhalb der EU verwendet werden, sofern diese den Projektpartnern aus der EU zugute kommen.

⁹ s. Agenda für einen nachhaltigen und wettbewerbsfähigen europäischen Tourismus vom 19.10.2007, KOM[2007] 621 endg.

¹⁰ www.agora-tourism.net

¹¹ Mitteilung der Kommission vom 3.9.2008, KOM[2008] 534 endg.

¹² Sh. den Beitrag Mecklenburg-Vorpommerns im Rahmen des Konsultationsprozesses zum Grünbuch Integrierte Europäische Meerespolitik: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/contributions_post/185.html