



---

## Aktueller Begriff - Europa

### Strategie der Europäischen Union für den Ostseeraum

---

Am 29. Oktober 2009 billigte der Europäische Rat eine auf polnische und schwedische Initiative zurückgehende und von der Europäischen Kommission erarbeitete Strategie für den Ostseeraum sowie einen dazugehörigen 80 Projekte umfassenden Aktionsplan. Zu den Zielen der Ostseestrategie, die zu den Schwerpunktthemen der schwedischen Ratspräsidentschaft gehörte, zählen die Sicherstellung einer nachhaltigen Umwelt, die Steigerung des Wohlstands, die Verbesserung der verkehrstechnischen Zugänglichkeit und Attraktivität sowie die Gewährleistung der Sicherheit in der Region.

#### **Ostsee als Wirtschafts- und Umweltraum**

Bereits im Mittelalter war die Ostsee ein bedeutender Verkehrs- und Handelsweg. Über sie führte der überwiegend von deutschen Hansekaufleuten betriebene Handel mit Getreide, Holz, Wachs und Tuchen zwischen dem rohstoffreichen Norden und Osten und den bevölkerungsreichen Städten West- und Mitteleuropas. Einen mit der Hansezeit vergleichbaren wirtschaftlichen Aufschwung erlebt die Ostseeregion erst wieder seit dem Zusammenbruch des sowjetischen Imperiums. Acht der neun Ostseeanrainerstaaten sind inzwischen EU-Mitglieder: Schweden, Finnland, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Deutschland und Dänemark. Heute leben im Einzugsgebiet der Ostsee ca. 90 Mio. Menschen. Ökonomisch gliedert sich die Region in einen wohlhabenden und technisch hochinnovativen Norden und Westen mit modernen Verkehrswegen und einer gut ausgebauten Infrastruktur sowie einen in dieser Hinsicht weniger gut erschlossenen Osten und Süden. Beeinträchtigt wird die Entwicklung der Ostseeregion insgesamt durch ihre geographische Weite und eine relativ weit zer-

streut lebende Bevölkerung, die Ferne zu den wirtschaftlichen Zentren und negative Umwelteinflüsse. Dazu zählen die durch den übermäßigen Eintrag von Nitraten und Phosphaten hervorgerufene Eutrophisierung, Überfischung und die durch den Klimawandel steigenden Meerestemperaturen. Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung hat zugleich die Gefährlichkeit der transportierten Güter zugenommen. So hat sich allein zwischen 2000 und 2007 der Öltransport mehr als verdoppelt. Für die nähere Zukunft wird eine Zunahme der Flüssiggas Transporte erwartet. Mögliche Umweltgefahren spielen auch bei der Beurteilung der Nord-Stream-Pipeline eine Rolle, deren erster Leitungsstrang ab 2011 russisches Erdgas nach Deutschland leiten soll.

Um die naturräumlichen und klimatischen Nachteile der Region auszugleichen und die Potenziale der Region zu fördern, unterstützt die Europäische Union die Ostseeanrainer in der aktuellen Finanzperiode 2007 bis 2013 im Rahmen der Kohäsionspolitik mit ca. 50 Mrd. EUR, weitere 1,25 Mrd. EUR fließen aus Mitteln der Gemeinsamen Fischereipolitik.

---

Nr. 01/10 (16. Dezember 2009)

Ausarbeitungen und andere Informationsangebote der Wissenschaftlichen Dienste geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Der Deutsche Bundestag behält sich die Rechte der Veröffentlichung und Verbreitung vor. Beides bedarf der Zustimmung der Leitung der Abteilung W, Platz der Republik 1, 11011 Berlin.

**Makro-regionaler Ansatz der Ostseestrategie**

Zur Bewältigung der Probleme der Region fordert die Kommission in ihrer Ostseestrategie keine neuen Rechtsvorschriften oder den Aufbau weiterer Strukturen, sie stützt sich vielmehr auf die Mitwirkung der Anrainer selbst sowie die bestehende finanzielle Mittelausstattung. So listet der Aktionsplan 15 für die Entwicklung der Region wichtige Zielvorgaben auf, deren Umsetzung einem oder mehreren Anrainern überantwortet wird. Um beispielsweise Handelshemmnisse beim Seeverkehr zu beseitigen, soll Estland die Vereinfachung von Verwaltungs- und Zollvorschriften koordinieren. Polen und Schweden sollen Verantwortung dafür übernehmen, dass durch die Bereitstellung nationaler und privater Finanzierungsmittel die Forschungsaktivitäten in der Region untereinander besser abstimmt werden. Lettland und Dänemark sollen darüber wachen, dass die bisher stark national ausgerichteten Energiemärkte des Baltikums durch die „Estlink“-Stromverbindung zwischen Estland und Finnland ergänzt und durch einen Stromverbund der baltischen Staaten untereinander stärker vernetzt werden. Deutschland soll Maßnahmen und Programme zum Erhalt naturbelassener Zonen und der Biodiversität im Ostseeraum koordinieren. Ein weiteres Augenmerk der Strategie liegt auf dem Ausbau der Verkehrs- und Infrastruktur in den weniger entwickelten Räumen. So soll ab 2012 mit Mitteln aus dem Kohäsionsfonds die Bahnverbindung „Rail Baltica“ gebaut werden, die Warschau mit Tallinn wesentlich schneller als bisher verbindet (statt 36 nur noch 12 Stunden Fahrzeit). Durch eine Erhöhung der Radsatzlast auf der Bahnstrecke

Berlin-Rostock soll der Gütertransport in Richtung Skandinavien gefördert werden. Als Alternative zum umweltbelastenden Individual- und Güterverkehr über Land sollen künftig stärker „Meeresautobahnen“ per Schiff genutzt werden. Um die Umweltrisiken für Transporte auf der Ostsee zu minimieren, sollen gestaffelte Hafengebühren die Umweltfreundlichkeit von Schiffen fördern und zur Überwachung der Umweltrisiken ein gemeinsames Forschungsüberwachungssystem eingerichtet werden. Als Herausforderungen im Bereich Sicherheit hat die Kommission Handlungsbedarf bei der maritimen Sicherheit und der Bekämpfung der grenzüberschreitenden Kriminalität festgestellt. Um gegen diese vorzugehen, soll unter der Leitung von Finnland und Dänemark ein Pilotprojekt für ein länderübergreifendes Daten- und Informationssystem für die maritime Überwachung gestartet werden. Zur Bekämpfung der grenzüberschreitenden Kriminalität sollen koordiniert durch Finnland in den Mitgliedstaaten einheitliche nationale Koordinationszentren für die Überwachung der Außengrenze eingerichtet werden, die mit anderen Zentren relevante Informationen austauschen.

**Künftige Evaluierungen**

Dem Ansatz folgend, keine neuen Strukturen oder Gremien zu schaffen, wird die Ostseestrategie in Zukunft immer dann evaluiert und aktualisiert werden, wenn ein Ostseeanrainer die EU-Ratspräsidentschaft inne hat: dies werden im kommenden Jahrzehnt Polen 2011, Dänemark 2012, Litauen 2013, Lettland 2015, Estland 2018 und Finnland 2020 sein.

**Quellen und Literatur:**

- Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen der Europäischen Gemeinschaften zur Strategie der Europäischen Union für den Ostseeraum, KOM (2009) 248/3 vom 10. Juni 2009.
- Europäische Kommission: Commission Staff Working Document accompanying the Communication from the Commission to the European Parliament, the Council and the Committee of the Regions concerning the European Union Strategy for the Baltic Region, Action Plan, Brüssel, SEC (2009) 712.
- Carsten Schymik: Blueprint for a macro-region, in: SWP-Research Paper, Berlin, September 2009.
- Pertti Joenniemi: The EU-Strategy for the Baltic Sea Region. A Catalyst for what? Danish Institute for International Studies, August 2009.