

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Große Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup),  
Gunnar Uldall, Ulrich Adam, weiterer Abgeordneter und der Fraktion  
der CDU/CSU**

**– Drucksache 14/2293 –**

### **Die Ostseeregion – Chancen und Risiken einer Wachstumsregion von zunehmender weltweiter Bedeutung**

Im Zeitalter der Globalisierung kommt den Zusammenschlüssen regionaler Wirtschaftsräume gemäß der Prämisse „All business is local“ eine stetig wachsende Bedeutung zu – im ökonomischen, aber auch politischen und kulturellen Sinne. Bereits rund sechs Prozent des Welthandels werden im Ostseeraum erwirtschaftet. Der Ostseebinnenhandel beträgt jährlich bereits rund 100 Mrd. US-Dollar. Experten der Landeszentralbank von Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein rechnen in einigen Bereichen mit Zuwachsraten von 100 bis 250 Prozent in den kommenden zehn Jahren. Treffen diese optimistischen Prognosen zu, wird sich die Ostseeregion im nächsten Jahrhundert zu einem europäischen wie globalen Motor für Wachstum und Wohlstand entwickeln; mit besonderen Chancen, aber auch Risiken für unser Land. Deshalb gilt es heute, zehn Jahre nachdem die Ostseeregion (Baltic Sea Region) erneut zu einem wirklich europäischen Binnenmeer geworden ist, eine Bilanz des bisher Erreichten zu ziehen und die Aufgaben wie Herausforderungen der Zukunft klar zu definieren.

Nach dem Ende des Kalten Krieges und im Zuge zunehmender weltweiter wirtschaftlicher Vernetzung ist auch die historische Einheit des Ostseeraums nunmehr wiederhergestellt. Dennoch charakterisieren immer noch bedeutende wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologische Unterschiede die Ostseeregion:

So liegen die Pro-Kopf-Einkommen heute im westlichen Teil des Ostseeraums fünf- bis zehnmal höher als im östlichen Teil. Ballungsräume mit hoher Bevölkerungsdichte stehen großen ländlichen Gebieten gegenüber. Kapitalintensive High-Tech-Unternehmen aus Hochlohnländern konkurrieren mit arbeitsintensiv produzierenden Wettbewerbern und deren niedrigen Lohnkosten. Der Dienstleistungssektor dominiert in den westlichen Anrainerländern, der Agrarbereich in den östlichen. Die Lebenserwartungen divergieren von durchschnittlich 57 Jahren in Russland bis über 80 Jahre in Skandinavien. Während die de-

mographische Alterung der westlichen Gesellschaften die dortigen sehr gut ausgebauten sozialen Sicherungssysteme in immer größere Finanzierungsprobleme bringt, weisen die Staaten des ehemaligen Warschauer-Paktes einen durchschnittlich wesentlich jüngeren Bevölkerungsaufbau bei gleichzeitig sehr geringen sozialen Leistungen auf. Auch bei Verkehrs-, Telekommunikations- und Energievernetzungen, die über 50 Jahre in einer geteilten Region aufgebaut worden waren, bestehen nach wie vor grundlegende Defizite. So ist es trotz der Querung des Großen Belt noch ein weiter Weg bis zur Vollendung einer ringförmigen Ostseeautobahn und auch bei den Schnittstellen „From Road to Sea“ besteht starker Entwicklungsbedarf. In Fragen einer nachhaltigen ökologischen Entwicklung, des Klimaschutzes und der sicheren Nutzung von Energieträgern, insbesondere der östlichen Kraftwerke, sind die Herausforderungen zwar definiert, Maßnahmen jedoch in vielen Fällen weder differenziert konzipiert noch ausreichend umgesetzt. Für die Lösung der Aufgaben, die durch die bisherigen Beschlüsse der Helsinki-Konferenz zur ökologischen Sanierung des Ostseeraums auch als Beitrag zur Agenda 21 des Ostseeraums gestellt sind, ist eine positive ökonomische Entwicklung eine unabdingbare Voraussetzung.

Um diese Unterschiede zu verringern und zu einer gemeinsamen Entwicklung und erfolgreichen Zukunft des Ostseeraums zurückzukehren, wurde unmittelbar nach dem Fall des Eisernen Vorhangs 1989 ein Prozess der Reaktivierung alter Verbindungen und Handelswege in Gang gesetzt. Mittlerweile bietet die Ostseeregion insgesamt wieder eine Vielzahl von Voraussetzungen, um an die wirtschaftlichen Erfolge und kulturelle wie politische Zusammenarbeit der vergangenen Jahrhunderte anzuknüpfen:

Die politische Unabhängigkeit und der Fall des „Eisernen Vorhangs“ ermöglichte den mittel- und osteuropäischen Staaten, sich wieder nach Westen und den Mitgliedern der EU, sich wieder nach Osten zu orientieren. Politische Kooperationen „von oben“ wurden ebenso auf den Weg gebracht, wie viele kleine kommunale und private Zusammenschlüsse „von unten“. Ein dichtes Netzwerk an Kontakten und persönlichen Verbindungen konnte sich in den vergangenen zehn Jahren entwickeln. Im Zuge der EU-Osterweiterung wird der Rechtskodex der Europäischen Union die Ostseeregion erneut zu einem Binnenmeer mit gemeinsamer rechtlicher Grundlage werden lassen. Nach Abgrenzung der schwedischen Wirtschaftsexperten der Swedbank und von EuroFutures des vergangenen Jahres umfasst das Einzugsgebiet der Ostseeregion („Grand Baltic Sea Region“) nicht weniger als 300 Millionen Menschen, was sogar die Einwohnerzahlen der USA und Kanada zusammengenommen übertrifft. Über 100 Universitäten und Forschungsinstitute können den Ostseeraum zudem zu einem globalen Forschungszentrum machen. Die Beitrittsverhandlungen der EU mit Polen und Estland und die geplante Aufnahme solcher Verhandlungen mit Lettland und Litauen, die Wirtschaftsbeziehungen mit Norwegen sowie die Partnerschaftsabkommen mit Russland schaffen gemeinsame Ziele. Durch die militärische Ausdehnung der NATO nach Osten, die Kooperation mit den baltischen Staaten sowie den Nachfolgestaaten der GUS haben sich auch die sicherheitspolitischen Rahmenbedingungen in den vergangenen zehn Jahren grundlegend gewandelt und zu mehr Stabilität in der Region beigetragen.

Infolgedessen konnte sich der Ostseeraum, der in nur fünf Jahrzehnten zu einer europäischen Randregion ohne eigene politische und ökonomische Bedeutung verkümmert war, seit 1989 wieder zunehmend zu einer erfolgreichen „Euroregion Ostsee“ entwickeln.

Für Deutschland kommt dieser positiven Entwicklung der Ostseeregion eine besondere Bedeutung zu; sie eröffnet neue Perspektiven. Die deutschen Exporte in diese Region sind so groß wie die Warenlieferungen in die USA und Japan zusammen. Für fast alle Ostseestaaten steht Deutschland an der Spitze der wichtigsten Handelspartner. Insgesamt macht der Anteil des Handels mit den Anrainerstaaten im Ostseeraum bereits über zehn Prozent des gesamten deutschen Im- und Exports aus. Im Zeitraum von nur sechs Jahren (1993 bis 1998) stieg der deutsche Export in die drei baltischen Staaten durchschnittlich um über 270 Prozent (allein in Estland um fast 350 Prozent) und in Polen um

fast 150 Prozent. Und auch mit den ökonomisch wichtigsten Ostsee-Partnern Dänemark, Schweden, Finnland und Norwegen konnten teilweise bis zu dreistellige Zuwachsraten erzielt und Arbeitsplätze in Deutschland gesichert werden.

Um diese Entwicklung zu ermöglichen und nachhaltig zu unterstützen, hatte die deutsche Politik in der Vergangenheit der Ostseekooperation bislang deutlich Priorität beigemessen. Die entscheidenden Grundlagen und Konzepte für nachhaltiges regionales Wirtschaftswachstum sind mittlerweile auf den Weg gebracht, Erfolge werden sichtbar.

Dass die aufstrebende Ostseeregion weder im Koalitionsvertrag noch in der Regierungserklärung des Bundeskanzlers ihren Niederschlag gefunden hat, ist gerade vor diesem Hintergrund um so unverständlicher.

Denn auch zehn Jahre nach dem Fall des „Eisernen Vorhangs“ gilt es, die bestehenden Ostsee-Konzepte energisch umzusetzen, weiter auszuschöpfen und auszubauen, um die guten Ergebnisse der vergangenen Dekade dauerhaft im nächsten Jahrhundert zu stabilisieren. Um die im Ostseeraum vorhandenen politischen, ökonomischen und kulturellen Chancen optimal nutzen zu können, ist auf der Grundlage der von Finnland vorgeschlagenen Politik der „Nördlichen Dimension“ der EU die Zusammenarbeit aller Anrainerstaaten auszubauen und zu intensivieren. Im Bereich Verkehr muss der Ausbau der Hinterlandverbindungen und die Vervollständigung des Verkehrsringes „Via Hansica/Via Baltica“ als Ostseering umgesetzt werden. Der Aufbau europakompatibler Kommunikationssysteme ist dringend erforderlich. Kostengünstige und zugleich umweltbewusste Netzwerkverbindungen müssen dazu beitragen, die Energieversorgung der Ostseeregion zu gewährleisten. Wissenschaftliche Kooperation und der Aufbau institutioneller Infrastruktursysteme sind weiter zu stärken und zu vertiefen. Und auch der Stabilisierung der Ostsee-Sicherheitsarchitektur kommt nach wie vor eine zentrale Bedeutung für die Zukunft der Ostseeregion zu. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit den Beitrittsländern muss ausgebaut werden, und es bedarf gemeinsamer Anstrengungen aller Ostseeanrainer zur Unterstützung Nordwest-Russlands bei der Modernisierung seiner Verwaltung und beim Aufbau marktwirtschaftlicher Strukturen.

Diese großen historischen Herausforderungen können nicht allein durch Direktiven „von oben“ gemeistert werden. Städte, Provinzen und private Initiativen müssen – orientiert an einem übergreifenden politischen Leitbild – in den Einigungsprozess eingebunden und dieser somit „von unten“ gestärkt werden.

Die gemeinsame Ausgestaltung dieses Ostsee-Leitbildes und die Ausarbeitung dauerhafter Lösungswege ist daher heute wie morgen auch die Aufgabe einer ebenso zielorientierten wie vorausschauenden deutschen Ostseepolitik für das nächste Jahrhundert. Wir benötigen eine Offensive für die Ostsee.

#### I. Allgemeine Daten zur Ostseeregion (Baltic Sea Region)

1. Wie definiert die Bundesregierung den geographischen und wirtschaftlichen Raum der Ostseeregion für ihr politisches Handeln?
  - Welche anderen Abgrenzungen macht sie sich zu eigen (Ostseerat, EU, Definition anderer Ostseeanrainer für die Ostseeregion)?
  - Welche politischen und wirtschaftlichen Folgen ergeben sich aus etwaigen Abgrenzungsunterschieden?

Der Ostseeraum im geographisch engeren Sinne umfasst die neun Ostseeanrainerstaaten Deutschland, Dänemark, Schweden, Finnland, Russische Föderation, Estland, Lettland, Litauen und Polen. Deutschland, Polen und die

Russische Föderation gehören nur mit ihren im Verhältnis zur Gesamtfläche kleinen Ostseeküstenregionen zum Ostseeraum:

- Deutschland mit den Bundesländern Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und der Freien und Hansestadt Hamburg als Überseehafen der Region;
- Polen mit den Wojewodschaften Vorpommern, Pommern und Masuren;
- die Russische Föderation mit den drei Föderationssubjekten Stadt Sankt Petersburg und den Gebieten Kaliningrad und Leningrad.

Obwohl geographisch nicht zum Ostseeraum gehörend, sind Norwegen und Island als Mitgliedstaaten des Nordischen Rates auch Mitglieder des Ostseerates. Über beide wirken sie daher an der politischen und wirtschaftlichen Zusammenarbeit im Ostseeraum mit.

2. Wie hat sich die politische Verflechtung des Ostseeraums in den letzten zehn Jahren entwickelt?

Welches sind die für den Ostseeraum entscheidenden internationalen Gremien?

Die politische Zusammenarbeit im Ostseeraum wurde in den letzten zehn Jahren von der zunehmenden Bedeutung der Europäischen Union in der Region geprägt. Der Beitritt Schwedens und Finnlands trug maßgeblich dazu bei. Die mit Polen, Estland, Lettland und Litauen geführten Beitrittsverhandlungen werden in absehbarer Zeit dazu führen, dass alle Ostseeanrainer bis auf die Russische Föderation Mitglieder der Europäischen Union sind. Die politische Gestaltung der wirtschaftlichen, rechtlichen und gesellschaftlichen Verhältnisse im Ostseeraum wird dadurch zu einem großen Teil im Rahmen der Europäischen Union stattfinden.

Die Entwicklung des Ostseeraums erhält von der multilateralen regionalen Zusammenarbeit wichtige Impulse. Der auf eine deutsch-dänische Initiative von den Außenministern der Ostseestaaten in Kopenhagen im März 1992 gegründete Ostseerat (Council of Baltic Sea States), in dem alle Ostseeanrainer sowie Norwegen, Island und die Europäische Kommission vertreten sind, bewährte sich als ein für den Ostseeraum richtungweisendes politisches Gremium. Er hat zur politischen Stabilität, zur Stärkung von Demokratie und Rechtsstaatlichkeit sowie zur wirtschaftlichen Kooperation in allen Mitgliedstaaten wichtige Beiträge geleistet.

In Ergänzung zur Europäischen Union wird der Ostseerat mit seiner regionalen Expertise auch in Zukunft für die Gestaltung der regionalen Kooperation einen zentralen Platz haben. Auch in dem vom Europäischen Rat in Feira am 19./20. Juni 2000 verabschiedeten Aktionsplan zur Nördlichen Dimension, der die Politiken der Europäischen Union in der nördlichen Region bündeln und durch verstärkte Koordination einen Mehrwert schaffen soll, wird dem Ostseerat eine wichtige Rolle beigemessen. Er soll sich aktiv an der Umsetzung der „Nördlichen Dimension“ beteiligen, und in Absprache mit dem Rat der Europäischen Union zur Identifizierung gemeinsamer Interessen der Region beitragen. Umgekehrt wird auch die weitere aktive Mitwirkung der Europäischen Kommission an der Arbeit des Ostseerats festgeschrieben (Teil II, Ziff. 9 und 11, Teil III Ziff. 30).

Die Bundesrepublik Deutschland hat sich während ihrer Ostseerats-Präsidentschaft um ein möglichst enges Zusammenwirken zwischen Ostseerat und Euro-

päischer Kommission im Rahmen der Nördlichen Dimension bemüht. Bundeskanzler Schröder setzte sich auf dem Ostseegipfel in Kolding am 12./13. April 2000 für eine strategische Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union als einer tragenden Säule der regionalen Kooperation, den Beitrittsländern und Nicht-Mitgliedern ein und wurde hierin von den übrigen Regierungschefs unterstützt.

3. In welchen Bereichen haben sich im Zeitraum von 1989 bis 1999 innerhalb der Ostseeregion Gemeinsamkeiten – aufgliedert nach den einzelnen Ostseeanrainern und Bereichen – entwickelt, in welchen bestehen weiterhin Unterschiede (beispielsweise bezüglich der Lebenserwartung, des Lebensstandards pro Kopf, der ökologischen Situation, ...)?

Welche Maßnahmen werden von welchen öffentlichen und privaten Institutionen ergriffen, um bestehende Unterschiede zu überwinden?

Der Bundesregierung liegen verlässliche, miteinander vergleichbare und vollständige Daten, die detaillierte zutreffende Aussagen zu den genannten Bereichen ermöglichen, nicht vor. Jedoch zeichnet sich klar ab: Die vier westlichen Ostseeanrainerstaaten waren bei der Entwicklung ihrer Wirtschaft zu internationaler Wettbewerbsfähigkeit begünstigt durch die europäische Integration und ihre Eingliederung in die Weltwirtschaft, die fünf östlichen haben immer noch, wenn auch in unterschiedlichem Maße, mit den Spätfolgen planwirtschaftlicher Zwänge und den Anlaufschwierigkeiten ihrer Transformationspolitik zu kämpfen. Obwohl es von Land zu Land wichtige Unterschiede gibt, liegen sie insgesamt in ihrer Wettbewerbsfähigkeit deutlich zurück.

Die Auswertung des jährlich erscheinenden „Human Development Reports“ des Entwicklungsprogramms der Vereinten Nationen (UNDP) ergibt folgendes Bild:

Bei der Lebenserwartung hat sich die Diskrepanz zwischen den westlichen und östlichen Ostseeanrainerstaaten in den letzten 10 Jahren leicht vergrößert. Während die Lebenserwartung in Dänemark, Deutschland, Finnland, Norwegen und Schweden leicht zunahm, ging sie in Estland, Litauen, Lettland leicht, in der Russischen Föderation stärker zurück. In Polen hat sich die Lebenserwartung etwas erhöht, jedoch noch nicht das Niveau der westlichen Staaten erreicht.

Auch der Lebensstandard erreicht, insgesamt betrachtet, in den östlichen Ostseeanrainerstaaten ein geringeres Niveau als in den westlichen. Beim Bruttoinlandsprodukt pro Kopf hat sich die Schere aufgrund eines sehr starken Anstiegs in Dänemark, Deutschland, Finnland, Norwegen und Schweden in den letzten 10 Jahren weiter vergrößert, wohingegen in den östlichen Staaten das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf trotz eines leichten Anstiegs in Estland, Litauen, Polen und der Russischen Föderation weitgehend auf dem gleichen Niveau verharrte.

Eine gleiche Tendenz lässt sich auch aus dem „Human Development Index“ (HDI) des Entwicklungsprogramms der Vereinten Nationen (UNDP) ableiten. Der allgemein zu verzeichnende Rückgang der Indices in den letzten 10 Jahren fiel in den östlichen Ostseeanrainerstaaten stärker aus, so dass hier ebenfalls keine Annäherung an die westlichen Werte erreicht werden konnte.

Im Hinblick auf die ökologische Situation in den Ostseeanrainerstaaten lässt sich aus den von UNDP – allerdings nicht durchgängig – erhobenen Indikatoren (hier beispielhaft: Kohlendioxid-Emission) eine Annäherung der Werte in Dänemark, Finnland, Norwegen und Schweden an ein mittleres Niveau erkennen. In Estland, Lettland und Litauen sind die Werte gering geblieben, Deutsch-

land und die Russische Föderation konnten ihre hohen Emissionswerte reduzieren, allein in Polen ist ein leichter Anstieg zu verzeichnen.

Aufgrund der seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs langanhaltenden politischen Trennung Europas ist also in der Gesamtbetrachtung noch immer ein deutlich unterschiedlicher Entwicklungsstand zwischen den westlichen und den östlichen Ostseeanrainerstaaten festzustellen. Er wird jedoch durch den Prozess der europäischen Integration zunehmend relativiert. In den EU-Beitrittsländern bilden die Übernahme des gemeinschaftlichen Besitzstandes und eine insgesamt dynamische Wirtschaftsentwicklung gute Voraussetzungen für eine nachhaltige Anhebung der Einkommen, auch die Russische Föderation wird davon profitieren. Je nachdem wie weit die jeweiligen Staaten in ihrer wirtschaftlichen Transformationspolitik gediehen sind, dürfte sich der Prozess der wirtschaftlichen Angleichung beschleunigen.

## II. Deutschland und die Ostseeregion

### 4. Welche politische Zielvorstellung verfolgt die Bundesregierung in der deutschen und europäischen Ostseepolitik?

Oberste Ziele der Politik der Bundesregierung im Ostseeraum sind nachhaltige Sicherheit, Stabilität auf der Grundlage demokratischer Ordnungen, Einhaltung der Menschenrechte und Wohlstand in der gesamten Region. Dies umfasst gute Beziehungen zu allen Ostseepartnern sowie in allen Anrainerstaaten die Verwirklichung demokratischer und rechtsstaatlich verfasster Zivilgesellschaften mit dem Recht der Teilnahme aller Bürger am öffentlichen Leben. Dazu gehören ein florierendes, über die Ostsee hinweg eng vernetztes Wirtschaftsleben und eine dauerhaft geschützte natürliche Umwelt als Elemente einer hohen materiellen und immateriellen Lebensqualität. Im Rahmen dieser Ziele liegt der Bundesregierung daran, die nordwestlichen Regionen der Russischen Föderation in die regionale Kooperation erfolgreich einzubinden.

Für die Bundesregierung steht fest: Ohne eine stabile Ostseeregion gibt es kein stabiles Europa. Bedingt durch das Ost-West-Gefälle in der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und auch im Umweltschutz sind noch beträchtliche Ungleichgewichte abzubauen.

Die Bundesregierung verfolgt ihre Ziele durch Mitwirkung in multilateralen Kooperationsforen, die stabilisierend und kooperationsfördernd wirken. Als Brücke zur Verständigung der verschiedenen Partner in der Ostseeregion – Mitglieder der Europäischen Union, EU-Beitrittsaspiranten, die Russische Föderation, EWR-Partner Norwegen und Island – hat sich besonders der Ostseerat verdient gemacht. Er ermöglichte wertvolle Beiträge zur Vertrauensbildung und half bei der konkreten Umsetzung der Menschenrechte. Auf ihrem Gipfeltreffen in Kolding am 12./13. April 2000 stimmten die Regierungschefs der Ostseeanrainer darin überein, vor allem die wirtschaftliche und technologische Zusammenarbeit in der Region auszuweiten.

Die Politik der Bundesregierung im Ostseeraum steht im engen Zusammenhang mit der Europapolitik. Die Vorbereitung von Polen, Estland, Lettland und Litauen auf den Beitritt zur Europäischen Union hat dabei Priorität. Auch für die Russische Föderation eröffnet sich die Aussicht, von der Erweiterung der Europäischen Union zu profitieren. Durch den Abschluss des Partnerschafts- und Kooperationsabkommens ist die Grundlage für die weitere Entwicklung der Beziehungen zur Russischen Föderation gelegt. Als übergreifendes regionales Forum sollte der Ostseerat in Übereinstimmung mit den Integrationszielen

der Europäischen Union Impulse für die Umsetzung der Nördlichen Dimension vermitteln. Bundesminister Fischer sprach sich hierfür auf der Außenminister-tagung des Ostseerates in Bergen am 22. Juni 2000 aus und fand die Zustimmung seiner Außenministerkollegen.

5. Welche Initiativen hat die Bundesregierung seit ihrem Amtsantritt bezogen auf die Ostseeregion fortgeführt, welche hat sie beendet, welche hat sie neu begonnen?

Unter deutscher Präsidentschaft im Rat der Europäischen Union wurde 1999 die Gemeinsame Strategie der Europäischen Union für die Russische Föderation verabschiedet. Während der finnischen EU-Ratspräsidentschaft setzte sich die Bundesregierung für das Konzept der Nördlichen Dimension ein, die nicht nur den Ostseeraum, sondern ganz Nordeuropa einbezieht. Der hierzu in Feira verabschiedete Aktionsplan muss zügig umgesetzt werden. Dabei sollte die besondere Expertise der Mitglieder des Ostseerates einfließen.

Die Kooperation im Ostseeraum lebt unvermindert von den bilateralen Beziehungen. In dem ersten Besuch eines deutschen Bundeskanzlers in Estland, Lettland und Litauen im Juni 2000 kam dies besonders zum Ausdruck. Mit den drei baltischen Staaten führte der Außenminister einen privilegierten Dialog, zuletzt am 20. September in Hannover. Ihre politische Unterstützung für diese Länder hatte die Bundesregierung bereits durch ihren Einsatz für eine Aufnahme von EU-Beitrittsverhandlungen mit Lettland und Litauen beim Europäischen Gipfel in Helsinki im Dezember 1999 gezeigt, so dass nicht mehr nur mit Estland und Polen als Ostseeanrainern unter den Beitrittsländern verhandelt wird.

In der Zusammenarbeit mit Hilfe der Netzwerke von Verbänden und Nicht-Regierungsorganisationen liegen noch nicht ausgeschöpfte Möglichkeiten, die Voraussetzungen für eine ungehinderte Entfaltung vor allem wirtschaftlicher und wissenschaftlich-kultureller Initiativen zu verbessern. Erwähnenswert sind insbesondere die teilweise aus Bundesmitteln unterstützten Partnerschaftsvorhaben von Fördereinrichtungen der deutschen Wirtschaft zum Wiederaufbau der Strukturen einer lokal verankerten bürgerlich-mittelständischen Wirtschaft in Estland, Lettland und Litauen. Die Kooperationen sind für die Gesundung der Wirtschaftsstrukturen von Bedeutung. Als Beispiel seien die aus Transform-Mitteln geförderten IHK-Partnerschaften genannt, die es in Estland, Lettland und Litauen gibt. Als amtierende Präsidentschaft im Ostseerat hat Deutschland maßgeblich dazu beigetragen, dass die Eurofakultät, ein seit 1995 bestehendes Projekt zur Modernisierung von Lehrinhalten und -methoden in Estland, Lettland und Litauen, mit Beginn des Studienjahres 2000/2001 auf die staatliche Universität Kaliningrad ausgedehnt wurde.

Die Bundesregierung hat die von der Europäischen Kommission im Jahre 1991 gestartete Gemeinschaftsinitiative (GI) für die regionale grenzüberschreitende Zusammenarbeit INTERREG I und II A sowie die Erweiterung dieser GI, INTERREG II C, bei der Ausarbeitung und Durchführung der Programme unterstützt.

Im Rahmen der transnationalen Zusammenarbeit von INTERREG II C nimmt die Ostseeregion mit einem eigenen Operationellen Programm eine herausragende Stellung ein. Die Förderperiode für INTERREG II ist 1999 zu Ende gegangen. In der neuen Förderperiode 2000 bis 2006 wird diese Gemeinschaftsinitiative mit einer höheren Dotierung fortgeführt. Die dazu notwendigen Vorarbeiten und Abstimmungen wurden von der Bundesregierung im Laufe des Jahres 1999 begonnen. Sie werden kontinuierlich fortgesetzt.

Zu Einzelheiten der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit wird auf die Antworten zu den Fragen 23 und 24 verwiesen.

Die Bundesregierung hat sich während der deutschen Präsidentschaft im Ostseerat grundsätzlich an der Fortsetzung und Umsetzung der Aktivitäten orientiert, die der Aktionsplan der Handels- und Wirtschaftsministerkonferenz der Ostseeratsstaaten vom 7./8. Februar d. J. in Bergen aufgezeigt hat. Der Aktionsplan setzt unter anderem Schwerpunkte bei der Verbesserung der Grenzabfertigung im Güterbereich, bei Zertifizierungsfragen, beim Kampf gegen die Korruption, im Bereich des geistigen Eigentums und bei der Verbesserung der Bedingungen für die kleinen und mittleren Unternehmen.

6. Warum ist die Ostseeregion, die schon im Koalitionsvertrag nicht angesprochen wurde, nicht in der Regierungserklärung, die eine Vielzahl von politisch weniger bedeutsamen Themenkomplexen umfasst, erwähnt worden?

Konzeptionell zog der Regierungswechsel von 1998 keine Abkehr von den bis dahin geltenden Zielorientierungen der Bundesregierung in Bezug auf die Ostseeregion nach sich. Die Bundesregierung arbeitet an einer intensiven Nutzung der vorhandenen Foren und Instrumente und setzt sich auch bilateral für eine Intensivierung der Beziehungen mit den Ostseeanrainern ein. Einer gesonderten Erwähnung in der Regierungserklärung bedurfte dies nicht.

7. Wie intensiv ist die Bundesrepublik Deutschland insgesamt und sind die norddeutschen Bundesländer speziell mit der Ostseeregion wirtschaftlich, politisch, finanziell und kulturell verbunden?  
Welche Bedeutung hat diese Verflechtung für den deutschen Arbeitsmarkt?

Das deutsche Interesse an einer engen Kooperation im Ostseeraum kommt in den engen bilateralen Beziehungen Deutschlands zu den anderen Ostseeanrainern zum Ausdruck. Das seit Jahrzehnten gute Verhältnis zu den nordischen Ländern erhielt durch den Beitritt Finnlands und Schwedens zur Europäischen Union eine zusätzliche Dimension gewachsener europäischer Verantwortung. Mit den EU-Beitrittsländern Polen, Estland, Lettland und Litauen ist Deutschland durch einen Besucheraustausch auf hoher politischer Ebene und spezielle Konsultationsmechanismen eng verbunden. Den Beziehungen zur Russischen Föderation kommt – auch im Zusammenhang der Ostseezusammenarbeit – eine besondere Bedeutung zu, die im Rahmen der regionalen Kooperation eine pragmatische und zukunftsweisende Ausgestaltung erfahren sollte.

Für Deutschland hat die Ostseeregion hinsichtlich Handel, Investitionen und Dienstleistungen zunehmende Bedeutung. Der Anteil der Ostseestaaten am deutschen Gesamthandel lag im Betrachtungszeitraum (1990 bis 1999) zwischen 9 und 10 %. Deutschlands wichtigste Handelspartner sind Schweden, Dänemark, Polen und die Russische Föderation. Deutschland liegt als Handelspartner von Polen, Schweden, Finnland und Dänemark jeweils an 1. Stelle, 1998 auch bei Lettland und der Russischen Föderation. Für Litauen ist Deutschland der zweit-, für Estland der viertwichtigste Handelspartner.

Besondere Bedeutung hat der Handel mit den Ostseestaaten für die nördlichen Bundesländer. So entfallen z. B. 50 % der Einfuhren und 30 % der Ausfuhren von Mecklenburg-Vorpommern auf die Ostseestaaten.



Auf die Region richtet sich zudem ein zunehmendes Interesse norddeutscher Investoren, vor allem auch kleinerer und mittlerer Unternehmen. Nordische Investoren aus skandinavischen Staaten sind stark in den Bundesländern der Ostseeregion vertreten.

Die weit gehende Öffnung Estlands, Lettlands, Litauens und Polens und ihr Bestreben, die Zusammenarbeit auszubauen, bieten öffentlichen und privaten Institutionen gute Möglichkeiten, durch Investitionen, Ausbildungsverträge u. Ä. einen entscheidenden Beitrag zur dortigen Wirtschaftsentwicklung zu leisten. Dabei wird großes Augenmerk auf die Schaffung von Arbeitsplätzen, auch im eigenen Land, gelegt. Daten zum deutschen Außenhandel mit den Ostseeanrainerstaaten enthält die Tabelle zu Frage 7 im Anhang.

8. Wo liegen die Vorteile, wo die Nachteile einer engen Wirtschaftskooperation des Ostseeraums für Deutschland insgesamt und speziell für die norddeutschen Bundesländer?

Der Wirtschaftsraum Ostsee umfasst neun Anrainerstaaten. In diesem Gebiet, zu dem Deutschland, Polen und die Russische Föderation nur mit ihren Küstenregionen gerechnet werden, leben 50 Millionen Menschen. Die Ausstrahlung der wirtschaftlichen Tätigkeit reicht jedoch weit darüber hinaus. Zu den Stärken des Wirtschaftsraumes zählen Rohstoffe, die breit diversifizierte Industriestruktur, entwickelte internationale Handels-, Dienstleistungs- und Informationszentren, vernetzte Verkehrswege, ein gut ausgebildetes Potential an Arbeitskräften sowie traditionelle wirtschaftliche und kulturelle Verbindungen. Für die deutsche Exportwirtschaft ist die Region von großer Bedeutung. So betragen die deutschen Ausfuhren 1999 in die Ostseeanrainerstaaten rund 87 Mrd. Mark. Eine Schwäche des Ostseeraumes liegt noch im stark unterschiedlichen Entwicklungsstand der Anrainerstaaten aufgrund der langen politischen Spaltung Europas und daraus resultierenden Handelshindernissen. Die Überwindung von Hemmnissen für den freien Warenverkehr ist eine wesentliche Voraussetzung für eine kräftige Investitionstätigkeit und die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Region. Die wirtschaftlichen Potentiale des Ostseeraumes liegen wegen des hohen Ausbildungsstandes der Arbeitskräfte vor allem im Bereich der technologisch anspruchsvollen Industrien und hochwertiger Dienstleistungen, zum Teil auch in traditioneller Produktion, die die regionale Rohstoffbasis nutzt, sowie im Bereich des Tourismus. Besondere Entwicklungschancen bietet der große Modernisierungsbedarf der Transformationsländer im Bereich der Infrastruktur und des Kapitalstocks. Dabei kommt dem Ausbau der transnationalen und transeuropäischen Netze im Sektor Verkehr, Energie und Telekommunikation strategische Bedeutung zu. Besondere Perspektiven aufgrund der ebenso breit gefächerten wie hoch spezialisierten Kompetenzzentren in den verschiedenen Staaten und Ländern der Region ergeben sich aus der Kooperation im Bereich Forschung und Innovation.

Die hervorragenden Entwicklungschancen und Zukunftspotentiale der Beschaffungs- und Absatzmärkte der Region schlagen sich bereits unmittelbar in den steigenden Zuwachsraten des interregionalen Handels nieder und lassen für die Zukunft ein überdurchschnittlich steigendes Handelsvolumen und eine kräftige Zunahme des Wirtschaftsverkehrs zu Land, zu Wasser und in der Luft erwarten.

Zusammenfassend ist festzustellen: Die wirtschaftliche Dynamik des Ostseeraumes wird sich mit zunehmender Liberalisierung des Handels, der Anpassung der politischen und ökonomischen Strukturen und dem schrittweisen Abbau des Wohlstandsgefälles weiter verstärken. Der Ostseeraum wird immer mehr zu einer der herausragenden Wachstumsregionen mit regional und global

bedeutsamen Entwicklungsachsen in der Europäischen Union werden. Von dieser positiven Entwicklung im Wettbewerb der Regionen werden die Volkswirtschaften aller Anrainerstaaten profitieren können. Produktions- und Dienstleistungsstandorte im Ostseeraum haben deshalb hervorragende Chancen nicht nur aufgrund der regionalen Entwicklungsperspektiven, sondern auch aufgrund der zunehmenden Bedeutung der Region für die Europäische Union.

Ungeachtet dieser Vorteile einer Wirtschaftskooperation des Ostseeraumes für Deutschland insgesamt dürften die norddeutschen Bundesländer – bedingt durch ihre geographische Nähe und bereits bestehender Verzahnungen zum Beispiel auf der Ebene der Unternehmen – besonders von einer Verbesserung der wirtschaftlichen Zusammenarbeit und einem Aufschwung in der Ostseeregion profitieren.

Nachteile einer auf Stärkung des Handels und Verbesserung der Investitionsbedingungen gerichteten Wirtschaftskooperation sind nicht erkennbar.

9. Welcher politische, ökonomische und ökologische Handlungsbedarf ergibt sich für Deutschland insgesamt und speziell für die norddeutschen Bundesländer für eine intensiviertere Zusammenarbeit mit den Ostseeanrainern?

Nachdem in den vergangenen Jahren mit der politischen Stabilisierung, mit erheblichen Fortschritten beim Aufbau von Demokratie und Rechtsstaatlichkeit, einer wachsenden wirtschaftlichen Dynamik und der Assoziierung Polens, Estlands, Lettlands und Litauens an die Europäische Union entscheidende Weichen für die Entwicklung der Ostseeregion gestellt wurden, warten heute folgende politische Herausforderungen:

- Der absehbare Beitritt Polens und Estlands, Lettlands und Litauens zur Europäischen Union darf keine neuen Grenzen in Europa entstehen lassen, sondern muss allen Ostseeanrainern politische und wirtschaftliche Vorteile verschaffen.
- Die Entwicklung des Ostseeraums soll nachhaltig, d. h. unter Wahrung des natürlichen und kulturellen Erbes der Region vorangetrieben werden. Die bereits bestehende Umwelt-Zusammenarbeit im Rahmen der Helsinki Konvention sowie der 1998 vom Ostseerat angenommenen „Regionalen Agenda 21 für den Ostseeraum (Baltic 21)“ erfordert im Hinblick auf die wirtschaftliche Dynamik eine Vertiefung.
- Die Einbeziehung der Russischen Föderation und seiner nordwestlichen Regionen in die regionale Kooperation ist eine notwendige Voraussetzung für die Sicherung von Stabilität und Wachstum sowie den Abbau wirtschaftlicher Disparitäten in der Ostseeregion.

Diese zentralen Herausforderungen umschreiben die Chance, den Ostseeraum zu einer europäischen Region zu entwickeln, die den zunehmenden Wettbewerb in einem „Europa der Regionen“ erfolgreich bestehen kann. Zugleich umfassen sie die nachstehend beschriebenen bedeutsamen Fachthemen der Ostseekooperation, wie zum Beispiel:

- Abbau der Handelshemmnisse (von den rechtlichen Rahmenbedingungen bis hin zu infrastrukturellen Voraussetzungen einschließlich der Grenzübergangsbedingungen),
- Stärkung und Ausbau der Infrastrukturen im Ostseeraum (vor allem in den Bereichen Verkehr, Energie und Telekommunikation),

- Stärkung der nachhaltigen Entwicklung sowie des Umwelt- und Naturschutzes, Reinhaltung der Ostsee (einschließlich der Schiffsentsorgung auf See).

Der daraus resultierende Handlungsbedarf stellt sich – im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeiten – sowohl der Bundesregierung als auch den norddeutschen Ländern, aber auch Akteuren in der Wirtschaft. Wo möglich, hat sich dementsprechend in den letzten Jahren auch eine enge Zusammenarbeit zwischen der Bundesregierung und den norddeutschen Ländern entwickelt.

10. Ist die Bundesregierung bereit, durch den Aufbau einer zentralen Arbeitseinheit im dafür zuständigen Bundesministerium eine Koordinierung aller Ostseeaktivitäten vorzunehmen?

Seit Etablierung des Ostseerates als Rat der Außenminister ist in der Bundesregierung das Auswärtige Amt das für diese Institution betreffende Fragen federführende Bundesressort, das sich um die Koordinierung bemüht. Die zuständige Arbeitseinheit ist Referat 214. Für die Dauer der deutschen Präsidentschaft im Ostseerat wurde ein Botschafter z. B. V. als Ostseebeauftragter berufen, der auch als Vorsitzender des Ausschusses Hoher Beamter des Ostseerates fungiert. Das Auswärtige Amt stimmt sich in allen fachlichen Fragen mit den jeweils zuständigen Bundesressorts einzeln und durch Ressortbesprechungen ab. Mit den Küstenländern wurden sowohl vor dem Beginn der deutschen Ostseeratspräsidentschaft als auch zu Beginn des Präsidentschaftsjahres Konsultationsgespräche geführt. Das Auswärtige Amt bemüht sich auch um die weitere Vernetzung der Tätigkeiten im Ostseeraum. Eine Liste von Kontaktpersonen aller Ministerien für Ostseefragen wurde erstellt und anderen Staaten der Region zur Verfügung gestellt. Ähnliche Kontaktlisten sollen auch in Deutschland verteilt werden.

11. Wie hat sich im Zeitraum 1989 bis 1999 der gesamtdeutsche Außenhandel – gegliedert nach den Bundesländern – mit der EU, NAFTA, MERCOSUR und dem ASEAN-Zusammenschluss im Vergleich zur Ostseeregion in absoluten und relativen Zahlen entwickelt und welche Bedeutung haben diese Wirtschaftsräume für den deutschen Arbeitsmarkt?

Die der Bundesregierung vorliegenden Informationen zur Entwicklung des Außenhandels der Bundesrepublik Deutschland mit der EU, NAFTA, MERCOSUR und dem ASEAN-Zusammenschluss können der Tabelle zu Frage 11 im Anhang entnommen werden. Statistisch vergleichbare Daten liegen hierzu erst ab 1993 vor. Eine Aufschlüsselung nach Bundesländern ist nicht verfügbar.

Um der Vergleichbarkeit willen schließen die Asean-Zahlen ab 1993 die Länder Vietnam, Laos und Myanmar ein, die EU-Zahlen schließen ab 1993 Schweden, Finnland und Österreich ein. Die genannten Länder waren 1993 noch keine Mitgliedstaaten der jeweiligen Organisation. Das Nordamerikanische Freihandelsabkommen trat 1994 in Kraft. Für 1993 wird der Außenhandel mit den späteren NAFTA-Staaten ausgewiesen.

Die große Bedeutung des Außenhandels für die deutsche Wirtschaft hat gleichermaßen gewichtige Auswirkungen für den deutschen Arbeitsmarkt. Die vielfältigen und überaus differenzierten Formen der Wirtschaftsbeziehungen lassen eine Quantifizierung hinsichtlich der direkt und indirekt davon abhängigen Arbeitsplätze in Deutschland jedoch nicht zu.

12. Welche Auslandsinvestitionen hat die deutsche Wirtschaft nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen zehn Jahren im Ostseeraum insgesamt getätigt und welchen Umfang hatten sie in diesem Zeitraum mit den einzelnen Ländern dieser Region?

In welchen Ländern und welchen Branchen wurde investiert?

Die der Bundesregierung vorliegenden Informationen zur Höhe der deutschen Direktinvestitionen in den Ostseeanrainerstaaten können den Tabellen zu Frage 12 im Anhang entnommen werden. Da eine Änderung in den Erhebungsgrundlagen der Deutschen Bundesbank erfolgt ist, sind vergleichbare Daten erst ab 1996 verfügbar. Daten über eine Aufschlüsselung nach Branchen liegen der Bundesregierung nicht vor.

13. Wie viele Investitionen sind von 1989 bis 1999 aus dem Ostseeraum nach Deutschland insgesamt, wie viele speziell in die norddeutschen Bundesländer geflossen?

Die Höhe der ausländischen Direktinvestitionen aus dem Ostseeraum nach Deutschland enthält die Tabelle zu Frage 13 im Anhang.

Da eine Änderung in den Erhebungsgrundlagen der Deutschen Bundesbank erfolgt ist, sind vergleichbare Daten erst ab 1996 verfügbar. Daten über eine Aufschlüsselung nach Bundesländern liegen der Bundesregierung nicht vor.

### III. Zur wirtschaftlichen Entwicklung der Ostseeregion

14. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die gesamtwirtschaftliche Leistung aller Staaten im Ostseeraum seit dem Ende des Kalten Krieges entwickelt und wie beurteilt die Bundesregierung die ostseespezifischen Wachstumschancen?

Wie hat sich in den vergangenen zehn Jahren das Wirtschaftswachstum in den großen Wirtschaftszusammenschlüssen MERCOSUR, ASEAN, NAFTA und der EU entwickelt?

Die gesamtwirtschaftliche Leistung im Ostseeraum hat sich seit dem Fall der Mauer erhöht. Daten zur gesamtwirtschaftlichen Leistung enthält die Tabelle zu Frage 14 im Anhang. Mit dem Fortschreiten des wirtschaftlichen Transformationsprozesses in den mittelost- und osteuropäischen Staaten und der Annäherung dieser Staaten an das Lebensniveau der Europäischen Union steht zu erwarten, dass dieser Trend sich auch in den nächsten Jahren fortsetzt. Im Übrigen wird auf die Antwort auf Frage 11 verwiesen.

Zur zweiten Hälfte der Frage konnten außer zur Europäischen Union keine weiteren Angaben ermittelt werden. Die zum Wirtschaftswachstum in der Europäischen Union ermittelten Daten sind in der Übersicht im Anhang dargestellt.

15. Wie hat sich in den vergangenen zehn Jahren die wirtschaftliche Entwicklung der einzelnen Ostsee-Anrainerstaaten gemessen an nationalem Brutto sozialprodukt, Inflation, Arbeitsmarkt, Währungsstabilität, Investitionen, Schuldenstand, Nettoneuverschuldung, Zinsniveau gestaltet?

In allen westlichen Ostseeanrainern sowie Polen erhöhte sich das Brutto sozialprodukt im Betrachtungszeitraum stetig außer einem leichten Rückgang in Finnland und Schweden im Jahr 1994. In den östlichen Ländern war 1994 und 1995 ein Rückgang zu verzeichnen, in den folgenden Jahren stieg das BSP wieder an. Gleiches gilt für die Pro-Kopf-Angaben. Hier liegt Dänemark eindeutig an der Spitze (34,89 USD) gefolgt von Deutschland (28,28 USD) und Schweden (26,21 USD). Dabei muss festgestellt werden, dass das Pro-Kopf-BSP in den östlichen Ländern weit niedriger liegt (zwischen 2,26 USD in Lettland und 3,59 USD in Polen). Die Angaben datieren von 1997.

Infolge des wirtschaftlichen Zusammenbruchs Anfang der 90er Jahre hatten insbesondere die aus der ehemaligen Sowjetunion hervorgegangenen neuen unabhängigen Staaten mit horrenden Inflationsraten (Russische Föderation 2 510 %, Estland und Litauen mehr als 1 000 %; Angaben von 1992) zu kämpfen. Hier hat sich die Inflation mittlerweile drastisch verringert (Russische Föderation 10 %, Estland 1,7 %, Litauen 0,9 %; Schätzungen der OECD für 1999). Deutschland, Dänemark, Finnland und Schweden konnten ihre Inflationsrate von 1992 (Deutschland 4 %) bzw. 1990 an senken.

Auf dem Arbeitsmarkt verlief die Entwicklung nicht ganz so krass. Es gelang fast allen Ostseeanrainern nach einem Höchststand in der Mitte der 90er Jahre, die Arbeitslosenquoten zum Ende der 90er zu senken bzw. zu halten.

Bei den Bruttoinvestitionen ist aufgrund Datenmangels keine eindeutige Entwicklung feststellbar, jedoch läuft der Trend auf eine leichte Aufstockung in Deutschland, Dänemark, Polen und Finnland hinaus, während in der Russischen Föderation derzeit leicht abgebaut wird.

Die Direktinvestitionen Deutschlands im Ostseeraum betragen im Zeitraum 1992 bis 1997 52 663 Mio. DM und zeigen eindeutig steigende Tendenz, ebenso die Direktinvestitionen von Ostseeländern in Deutschland, die im gleichen Zeitraum 81 053 Mio. DM erreichten.

Das Finanzierungsdefizit konnte in Deutschland nach einem leichten Anstieg in der ersten Hälfte der 90er Jahre ab 1996 zielstrebig verringert werden und betrug 1999 1,6 % des BIP, in Schweden und Finnland sowie der Russischen Föderation erreichte das Defizit Werte von 11,8 % (Schweden 1993), 7,1 % (Finnland 1993) bzw. 9,7 % (Russische Föderation 1994) bevor ebenfalls ab 1996 der Abbau forciert wurde. Die Auslandsgesamtverschuldung nahm von 1995 bis 1997 in Litauen und der Russischen Föderation zu und verringerte sich in Polen. Durch eine positive Wirtschaftsentwicklung konnte die Schuldenquote in Polen und der Russischen Föderation abgebaut werden, während sie in Litauen leicht anstieg. Bei der Zinsentwicklung für kurz- und mittelfristigen Finanzbedarf des privaten Sektors kann über den gesamten Zeitraum der letzten 10 Jahre eine Reduzierung festgestellt werden.

Zur Währungsstabilität wird auf die Antwort auf Frage 20 verwiesen, zur Nettoverschuldung konnten keine vergleichbaren Angaben ermittelt werden.

16. Wie groß sind die Investitionen der anderen Ostseeanrainer in die Ostseeregion?

Angaben über Investitionen der anderen Ostseeanrainer in der Ostseeregion liegen der Bundesregierung nicht vor.

17. In welchem Umfang und in welchen Branchen haben außereuropäische Staaten in der Periode 1989 bis 1999 in diese Region investiert?

Angaben über die Investitionen außereuropäischer Staaten in der Region liegen der Bundesregierung nicht vor.

18. Was waren die entscheidenden positiven wie negativen Bestimmungsgründe für diese Entwicklung, und welche Faktoren werden die Perspektive der Ostseeregion nach Einschätzung der Bundesregierung in Zukunft bestimmen?

Da Informationen zu den Investitionen der außereuropäischen Staaten in der Region nicht vorliegen, können die Bestimmungsfaktoren derselben nicht kommentiert werden.

Eine positive Perspektive der Ostseeregion wird nach Einschätzung der Bundesregierung maßgeblich beeinflusst durch

- den Abbau von Handels- und Investitionshemmnissen insbesondere zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und den Nicht-EU-Mitgliedern im Ostseeraum,
- die Bereitschaft aller Ostseeanrainer zu einer gezielten gemeinsamen Nutzung des vorhandenen Wissens- und technologischen Potentials, um die Position der Ostseeregion als eine führende Wissensregion zu verankern,
- den Fortschritt der marktwirtschaftlich ausgerichteten Reformen in der Russischen Föderation und bei den EU-Beitrittskandidaten der Region,
- die wirkungsvolle Umsetzung der – in ihrer Mehrzahl bereits beschlossenen – Maßnahmen zum Schutz der natürlichen Ressourcen des Ostseeraums und ihrer nachhaltigen Nutzung,
- ein gemeinsames Verständnis unter den Menschen aller Ostsee-Staaten über den Ostseeraum als eine identitätsstiftende Größe, die ihre Anwohner – in Vergangenheit wie in Zukunft – miteinander verbindet.

19. Wie hat sich der Aufbau von Finanzmärkten im Ostseeraum in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?

- Welche gesamtwirtschaftliche Bedeutung kommt diesem Sektor beim Aufbau der Ostseeregion zu?
- Wie beurteilt die Bundesregierung die diesbezüglichen deutschen Hilfestellungen, die von 1989 bis 1998 auf den Weg gebracht worden sind?

Während die Finanzmärkte in Deutschland, Finnland, Schweden und Dänemark im Wesentlichen durch die Trends im internationalen Finanzsystem und durch die Vertiefung des Europäischen Binnenmarkts bestimmt wurden, ging es in Polen, Estland, Lettland und Litauen vor allem darum, im Rahmen der wirtschaftspolitischen Neuorientierung leistungsfähige Finanzmärkte aufzubauen.

Bei der Umstrukturierung und Konsolidierung der vorher staatlich dominierten Bankensysteme in diesen Ländern sind – auch nach Auffassung der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung – Fortschritte erzielt worden. Es kam zu Gründungen von Privatbanken und zu einer Reihe von Beteiligungen ausländischer, insbesondere auch europäischer Institute an inländischen Banken. Dieser Prozess einer tiefgreifenden Reform des gesamten Bankensystems fand zeitweise in einem außenwirtschaftlich schwierigen Umfeld – u. a. aufgrund der ökonomischen Entwicklungen in der Russischen Föderation – statt. Mit der Umstrukturierung und Konsolidierung der Bankensysteme wurden auch das Börsen- und Wertpapierwesen sowie die notwendigen Aufsichtsstrukturen aufgebaut. Die früher staatlichen Versicherungen wurden – wie zum Beispiel in Polen – teilweise privatisiert. Motiviert und beeinflusst werden die Umstrukturierungsmaßnahmen dieser Länder insbesondere auch durch den Wunsch, ihre Finanzmärkte an die EU-Standards für den europäischen Binnenmarkt anzugleichen.

Ein leistungsfähiger und stabiler Finanzmarkt ist ein wesentliches Element bei der wirtschaftspolitischen Neuausrichtung dieser Länder. Er fördert eine effiziente Allokation der Ressourcen und begünstigt damit das wirtschaftliche Wachstum. Es ist zu erwarten, dass der Finanzsektor in diesen Ländern insbesondere auch bei einer weiteren Zunahme des Ostseehandels weiter an Bedeutung gewinnen wird.

Eine Reihe von Initiativen hat den Aufbau der Finanzmärkte im Ostseeraum unterstützt. Zu erwähnen sind neben dem TRANSFORM-Programm der Bundesregierung insbesondere die Europäische Union, die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung, die Weltbank und – unter Beschränkung auf das Baltikum – die Nordic Investment Bank. Dank intensiver Koordinierung durch die EU-Delegationen vor Ort und die Koordinierungsstellen der Kreditanstalt für Wiederaufbau wurden die einzelnen Vorhaben gut aufeinander abgestimmt.

Die bisherigen Hilfen haben zu deutlichen Fortschritten bei der Finanzmarktentwicklung in diesen Staaten beigetragen. Die Leistungsfähigkeit und Stabilität der dortigen Strukturen hat allerdings noch nicht westeuropäische Standards erreicht. Bis zu einem Beitritt Polens und Estlands, Lettlands und Litauens zur Europäischen Union besteht noch weiterer Reformbedarf, der auch in Zukunft im Rahmen des Möglichen mit sinnvollen Hilfestellungen begleitet werden sollte.

20. Welche gesamtwirtschaftliche Bedeutung kommt der währungspolitischen Zersplitterung der Ostseeregion bezüglich zukünftiger Wachstumsprozesse zu?

Wie will die Bundesregierung währungspolitische Stabilität in dieser Region, die durch eine Vielzahl relativ junger und kleiner Währungen gekennzeichnet ist, erreichen und wie steht sie beispielsweise zur währungspolitischen Koppelung der estnischen Krone an die Deutsche Mark?

Die Anzahl neuer Währungen und die unterschiedlichen Wechselkurssysteme in der Ostseeregion sind Folge der im letzten Jahrzehnt wiedergewonnenen

politischen Unabhängigkeit der Staaten in der östlichen Ostseeregion. Die Volkswirtschaften der jungen Ostseestaaten befinden sich zum Teil in recht unterschiedlichen Wachstumsprozessen. Diese Unterschiede finden auch ihren Niederschlag in den jeweiligen währungspolitischen Verhältnissen.

Die konsequente Fortsetzung des marktwirtschaftlichen Reformprozesses fördert die währungspolitische Stabilität in der Ostseeregion. Die Bundesregierung und die Europäische Union unterstützen den wirtschaftlichen Aufholprozess u. a. auch durch wirtschaftliche und währungspolitische Kooperationsangebote und durch die erwähnten EU-Beitrittsperspektiven. Die erforderlichen makroökonomischen Anpassungen können durch die Wahl bestimmter Wechselkurssysteme unterstützt werden. Währungspolitische Festlegungen wie beispielsweise die Anbindung der estnischen Krone an die D-Mark sind jedoch einseitige Entscheidungen der jeweiligen Länder. Sie dokumentieren deren Bekenntnisse zur europäischen Stabilitätskultur, ersetzen aber nicht die noch erheblichen Anstrengungen, die für einen Beitritt zur Europäischen Union notwendig sind.

21. Wie haben sich – aufgliedert nach den jeweiligen Ostseeanrainern – die öffentlichen Ausgaben für Forschung und Entwicklung gemessen am jeweiligen nationalen Bruttoinlandsprodukt in absoluten und relativen Zahlen in den vergangenen zehn Jahren entwickelt, und von welcher Zielvorstellung wird in diesem Zusammenhang die Politik der Bundesregierung geleitet?

Die staatlich finanzierten Ausgaben für Forschung und Entwicklung in den Ostseeanrainernstaaten sind für die Jahre 1990 bis 1997 nur in Prozent des Bruttoinlandsprodukts verfügbar. Daten zu den Ausgaben für Forschung und Entwicklung enthält die Tabelle zu Frage 21 im Anhang.

Die meisten Staaten weisen in diesem Zeitraum gemessen am Bruttoinlandsprodukt einen prozentualen Rückgang bei den öffentlichen Forschungsausgaben aus, eine deutliche Ausnahme bildet Finnland. Für die mittel- und osteuropäischen Staaten sind bislang nur sehr geringe oder keine Forschungsausgaben der Wirtschaft zu verzeichnen.

Die Bundesrepublik Deutschland setzt deshalb speziell in ihrer Zusammenarbeit mit den Ostseeanrainernstaaten Polen, Litauen, Lettland, Estland und der Russischen Föderation einen Akzent auf Beratungen in Fragen der Neuordnung der staatlichen Forschungsförderung, auf die Organisation des Wissenstransfers von den Forschungseinrichtungen und Hochschulen zur industriellen und landwirtschaftlichen Produktion und im Dienstleistungsbereich; ferner bei den EU-Beitrittskandidaten auf die Beteiligung am 5. Forschungsrahmenprogramm der Europäischen Union. Den formalen Rahmen hierzu bilden zwischenstaatliche Abkommen zur wissenschaftlich-technischen Zusammenarbeit (WTZ). Das BMBF stellt aus seinem internationalen Titel Sondermittel zur Förderung der wissenschaftlich-technischen Zusammenarbeit zur Verfügung, die vom internationalen Büro des BMBF beim DLR verwaltet werden. Im Bereich der aus Mitteln des BML finanzierten bilateralen Zusammenarbeit in der Agrarforschung findet besonders mit Polen und der Russischen Föderation eine rege Zusammenarbeit statt.

Ziel dieser Zusammenarbeit ist es, mit Hilfe von Kooperationsprojekten in verschiedenen Forschungsbereichen die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen den Partneereinrichtungen zum gegenseitigen Nutzen auszubauen. Deshalb sind insbesondere im Hinblick auf anwendungsbezogene For-



schungsk Kooperationen auch deutsche Unternehmen an gemeinsamen Forschungsprojekten und Forschungsverbänden beteiligt.

Besonderen Stellenwert hat der Austausch von Experten im Rahmen von Projekten und die gemeinsame Nutzung von Forschungsinfrastruktur. Künftig wird die wissenschaftlich-technische Zusammenarbeit mit den EU-Beitrittskandidaten stärker an der gemeinsamen Beteiligung an Projekten der Spitzenforschung im Rahmen des EU-Forschungsrahmenprogramms auszurichten sein.

Angesichts der weit reichenden strukturellen Änderungen auch und gerade im Agrar- und Ernährungssektor der Länder Mittel- und Osteuropas aufgrund des politischen Umbruchs wurde 1994 das Institut für Agrarentwicklung in Mittel- und Osteuropa (IAMO) der Wissenschaftsgemeinschaft Gottfried Wilhelm Leibniz in Halle an der Saale gegründet, um sich mit Fragen zu Anpassungs- und Entwicklungsstrategien sowie der marktwirtschaftlichen und sozial verträglichen Gestaltung von Reformen, die Wohlstand und Demokratiebewusstsein in den Staaten Mittel- und Osteuropas, also auch in Polen, der Russischen Föderation und den baltischen Staaten, fördern, auseinander zu setzen.

Das BMBF stellt mit seinem Haushaltstitel „Zusammenarbeit mit anderen Staaten einschließlich EU in den Bereichen Bildung und Forschung“ (Kap. 30 02/68601) Sondermittel zur Förderung der wissenschaftlich-technischen Zusammenarbeit zur Verfügung, die vom Internationalen Büro des BMBF beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) verwaltet werden.

Um die Umgestaltung der Forschungslandschaften und den Erhalt wertvoller Forschungspotentiale in Mittel- und Osteuropa zu unterstützen, hatte die Bundesregierung seit 1992 das Konzept- und Beratungsprogramm „Transform“ aufgelegt, mit dem vom BMBF Beratungsmaßnahmen zu den Wissenschaftssystemen, der Aufbau moderner Forschungs- und Entwicklungsinfrastruktur sowie gemeinsame Forschungsprojekte unterstützt wurden. Die Ausgaben für dieses Programm sind inzwischen wegen des Fortschritts im Transformationsprozess dieser Länder stark degressiv angelegt. Im Rahmen des genannten Programms zur wissenschaftlich-technischen Zusammenarbeit werden aber weiterhin Anstrengungen unternommen, um die Fortentwicklung der Forschungs- und Entwicklungssysteme in Mittel- und Osteuropa zu unterstützen. Die Bundesregierung legt in ihrer Politik der Förderung der wissenschaftlich-technischen Zusammenarbeit Wert darauf, dass durch die Intensivierung der Forscherkontakte die Zusammenarbeit ein selbsttragender Prozess auf der Ebene der Institute, Hochschulen und der Wissenschaftsorganisationen wird.

22. Wie haben sich die Wachstumsraten der Ostseehäfen, insbesondere der deutschen Häfen, in den vergangenen zehn Jahren entwickelt und wie lauten die entsprechenden Zahlen für andere bedeutende Häfen außerhalb des Ostseeraums wie beispielsweise Antwerpen, Genua, London, Marseille oder Rotterdam?

Der Gesamtumschlag der Ostseehäfen ist in den vergangenen rund zehn Jahren trotz zum Teil schwieriger wirtschaftlicher Bedingungen mit durchschnittlichen jährlichen Veränderungsraten von 2,1 % (1989 bis 1998) gestiegen. Daten zur Entwicklung des Gesamtumschlags enthält die Tabelle zu Frage 22 im Anhang.

Für andere bedeutende, beispielhaft gewählte Häfen außerhalb des Ostseeraums sind nachstehende, ebenfalls von 1989 bis 1998 tendenziell ansteigende Veränderungsraten festzustellen:

Antwerpen:	2,6 %
Genua:	0,9 %
London:	0,5 %
Marseille:	0,0 %
Rotterdam:	0,6 %.

23. Welche unterschiedlichen Förderprogramme seitens der EU oder anderer Institutionen bestehen derzeit für die Staaten der Ostseeregion und welchen finanziellen Umfang haben diese?

Zu den Förderprogrammen gehören:

- Sondermaßnahmen für die Ostseeregion: Im Gesamthaushaltsplan der Europäischen Union für das Haushaltsjahr 2000 (EU-Amtsblatt L 40 vom 14. Februar 2000) ist die Haushaltslinie „Sondermaßnahmen für die Ostseeregion“ mit 9,883 Mio. Euro ausgestattet. Die Europäische Kommission (GD Erweiterung) schlägt vor, davon 4 Mio. Euro für die Kandidatenländer (Estland, Lettland, Litauen, polnische Küstenregionen) und 5,883 Mio. Euro für die Russische Föderation vorzusehen. Die 4 Mio. Euro für die Kandidatenländer werden durch die für die grenzübergreifende Zusammenarbeit im Ostseeraum zugeteilten Mittel (7 Mio. Euro) aus der HHL PHARE/CBC ergänzt. Eine weitere Mio. Euro soll aus dem bilateralen CBC-Programm Deutschland/Polen (D/POL) bereitgestellt werden, so dass im PHARE/CBC-Bereich insgesamt 12 Mio. Euro und im TACIS-Bereich knapp 6 Mio. Euro für die Ostseeraum-Zusammenarbeit zur Verfügung stehen würden. Diese Vorschläge sind jedoch noch nicht abschließend behandelt worden; die Bereitstellung der Mittel aus dem bilateralen CBC-Programm D/POL bedarf überdies noch der Zustimmung durch das zuständige Gremium (JCC D/POL).
- Heranführungsinstrumente: Weitere Förderprogramme neben PHARE, die u. a. auch für den Ostseeraum zum Einsatz kommen, sind ISPA (strukturpolitisches Vorbeitrittsinstrument) und SAPARD (Bereich Agrar- und ländliche Räume). Die Mittelausstattung für diese Förderinstrumente ist in der im Anhang beigefügten Tabelle zu Frage 23 dargestellt.
- Strukturförderung: Im Rahmen der Strukturförderung erhalten die drei EU-Ostseeanrainer Dänemark, Finnland und Schweden für den Zeitraum 2000 bis 2006 insgesamt 8 503 Mio. Euro. Für Deutschland sind noch keine Aussagen über den konkreten Mittelanteil für den Ostseeraum möglich, da die neuen Programmplanungsdokumente für die einzelnen Zielgebiete derzeit erst erarbeitet werden. Auch im Rahmen der GI Interreg III B (transnationale Zusammenarbeit) werden dem deutschen Ostseeraum für den Zeitraum 2000 bis 2006 Mittel zur Verfügung stehen, über deren Höhe noch keine Aussagen möglich sind. An der 1996 neu eingerichteten EU-Gemeinschaftsinitiative INTERREG II C zur transnationalen Zusammenarbeit bei der Raumentwicklung in der Ostseeregion beteiligen sich zz. der Bund (BMVBW, BMWi) und die Länder Berlin, Brandenburg, Hamburg, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein sowie deren Gebietskörperschaften gemeinsam mit 10 Staaten im Kooperationsraum Ostsee. Das Finanzvolumen beträgt 25,578 Mio. Euro aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE), wovon über Deutschland 12,5 Mio. Euro an EFRE-Mitteln eingebracht wurden. Einschließlich der Kofinanzierungen ergibt sich ein Gesamtvolumen von 46,3 Mio. Euro. Hinzu kommen – neben

Projektkofinanzierungen aus den EU-Programmen PHARE und TACIS – nationale Mittel von Nicht-EU-Staaten (insbesondere Norwegen) und private Mittel.

- Weltbank (WB): Die WB hat der Russischen Föderation seit 1992 Darlehen in Höhe von rd. 12 Mrd. USD zugesagt. Die wichtigsten laufenden Operationen sind: „Third Structural Adjustment Loan“ (1,5 Mrd. USD), „Second Coal Sector Adjustment Loan“ (800 Mio. USD), „Social Protection Adjustment Loan“ (250 Mio. USD). Die Schwerpunkte der neuen Country Assistance Strategy für die Russische Föderation vom 17. Februar 2000 sind die strategische Konzentration auf die Armutsbekämpfung (inkl. Wachstumspolitik, soziale Sicherung) sowie die Beseitigung institutioneller Barrieren für Wachstum (inkl. Korruption). In der Ostseeregion gibt es derzeit nur ein spezielles Projekt: „City Center Rehabilitation“ in St. Petersburg (31 Mio. USD). Seit 1990 hat die WB den Transformationsprozess in Polen mit Zusagen in Höhe von rd. 4 Mrd. USD unterstützt. Zurzeit sind 45 Darlehen in den verschiedensten Bereichen aktiv. In der Ostseeregion werden insbesondere Häfen-Ausbau und -Management (49,5 Mio. DM) sowie der Aufbau einer Großhandels-Infrastruktur im Gebiet Danzig (28 Mio. DM) gefördert. Anstehende und auch bereits laufende WB-Operationen sollen schwerpunktmäßig den Beitritt Polens zur Europäischen Union unterstützen.

In den baltischen Staaten Estland, Lettland und Litauen sind derzeit eine Vielzahl von WB-Darlehen aktiv, die schwerpunktmäßig den Übergang zur Marktwirtschaft sowie die makroökonomische und soziale Stabilisierung unterstützen, auch im Hinblick auf die angestrebten Beitritte zur Europäischen Union. Die WB-Zusagen seit 1992 belaufen sich auf 113 Mio. USD (Estland), 315 Mio. USD (Lettland) und 293 Mio. USD (Litauen). Daten zur Weltbankförderung im Ostseeraum enthält die Tabelle zu Frage 23 im Anhang.

24. In welcher Größenordnung sind Länder der Ostseeregion im Zeitraum 1989 bis 1999 insgesamt durch Deutschland, die EU sowie andere Institutionen gefördert worden, und welche Staaten waren die Hauptempfänger dieser Unterstützung?

Im Rahmen des Programmzeitraumes 1991 bis 1993 wurden die Grenzregionen der Länder Schleswig-Holstein und Dänemark mit insgesamt 5,4 Mio. Euro mit Mitteln aus der Gemeinschaftsinitiative INTERREG I gefördert. Im Programmzeitraum 1994 bis 1999 wurden für diese Grenzregionen insgesamt 16,3 Mio. Euro Fördermittel der Europäischen Union bereitgestellt. Im Jahre 1994 wurden in die Gemeinschaftsinitiative INTERREG II auch die neuen Bundesländer einbezogen. Für die Länder Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg standen 1994 bis 1999 65,339 Mio. Euro Fördermittel der Europäischen Union für die Grenzregionen an der polnischen Grenze zur Verfügung.

Mit der im Jahre 1996 erfolgten Erweiterung der Gemeinschaftsinitiative auf die transnationale Zusammenarbeit bei der Raumentwicklung – INTERREG II C – standen für die Staaten der Ostseeregion insgesamt 24,962 Mio. Euro Fördermittel der Europäischen Union zur Verfügung, davon für Deutschland 12,190 Mio. Euro, für Schweden 5,851 Mio. Euro, für Dänemark 2,540 Mio. Euro und für Finnland 4,381 Mio. Euro. Norwegen, als Nichtmitgliedstaat der Europäischen Union, hat sich mit 2,032 Mio. Euro aus nationalen Mitteln an der Finanzierung grenzüberschreitender Projekte beteiligt.

Die Bundesregierung unternimmt eine Reihe von Maßnahmen, um die außenwirtschaftlichen Beziehungen zu den Ländern des Ostseeraums weiter zu ver-

tiefen und den Prozess des Aufbaus sowie der Erweiterung direkter wirtschaftlicher Kontakte zwischen Unternehmern dieser Länder zu fördern. Unter anderem werden die Auslandshandelskammern und Delegierten der Deutschen Wirtschaft in den Ländern der Ostseeregion, wichtige Anlaufstellen insbesondere der mittelständischen Wirtschaft, durch die Bundesregierung unterstützt. Im Zeitraum 1989 bis 1999 betrug die Förderung insgesamt ca. 43,5 Mio. DM.

Daten zur Förderung der Auslandshandelskammern und Delegierten der Deutschen Wirtschaft in der Ostseeregion in der Zeit von 1989 bis 1999 enthält die Tabelle zu Frage 24 im Anhang.

Darüber hinaus werden außenwirtschaftliche Informations- und Kontaktveranstaltungen, als Unternehmertreffen, Workshops und/oder Kooperationsbörsen in Zusammenarbeit mit Institutionen und Einrichtungen des jeweiligen Landes initiiert und finanziell gefördert, die das Ziel haben, Erweiterung und Vertiefung von Handels- und Kooperationsbeziehungen insbesondere mittelständischer Unternehmen zu forcieren sowie Möglichkeiten für Joint-Ventures bzw. Investitionen zu sondieren.

So wurden von 1991 bis 1999 in bzw. mit Estland, Lettland, Litauen, Polen und der Russischen Föderation (Kaliningrad) insgesamt ca. 50 Veranstaltungen (Seminare, Workshops, Unternehmertreffen und Kooperationsbörsen) mit finanzieller Beteiligung der Bundesregierung in Höhe von ca. 1,3 Mio. DM zur Förderung direkter Kontakte zwischen mittelständischen Unternehmen Deutschlands und Unternehmen dieser Regionen durchgeführt. Für 2000 sind weitere 8 Projekte mit einer finanziellen Beteiligung des Bundes in Höhe von ca. 200 000 DM in Vorbereitung.

25. Wird die Bundesregierung – ähnlich wie Schweden – ein spezifisches Programm zur Förderung der wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Entwicklung des Ostseeraums auflegen?
  - Wenn ja, in welchem Umfang und ab welchem Zeitpunkt?
  - Wenn nein, welche Gründe sprechen in Deutschland gegen ein derartiges Programm, die in Schweden nicht wirksam sind?

Nach Kenntnis der Bundesregierung hat Schweden nach dem Ostseegipfel von Visby im Mai 1996 eine „Ostseestrategie“ formuliert und mit hohem materiellem Einsatz die Grundlage für die bilaterale Kooperation mit den östlichen Anrainern der Ostsee (Estland, Lettland, Litauen, der Russischen Föderation und Polen) geschaffen. Umfangreiche Hilfsprogramme sollen – zusammen mit EU-Hilfen – neben der Stärkung der Demokratie- und Wirtschaftsstrukturen vor allem auch der schwedischen Wirtschaft Expansionsmöglichkeiten bieten. Soweit der Bundesregierung bekannt, umfasst der Projektumfang insgesamt 2 Mrd. SKR (entspr. 460 Mio. DM) für den Zeitraum 1996 bis 2004.

Die Bundesregierung erwägt derzeit nicht, ein spezifisches regional orientiertes und mit separaten Mitteln ausgestattetes Programm zur Förderung der wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Entwicklung des Ostseeraums aufzulegen.

Deutschland leistet sowohl auf Bundes- wie auch auf Länderebene auf bilateraler Basis eine Vielzahl von Hilfen für die Transformationsländer der Region im Bereich der wirtschaftlichen wie auch der wissenschaftlichen und kulturellen Zusammenarbeit. Zusätzlich ist Deutschland der größte Nettozahler der Europäischen Union. Die umfassenden Aufbauhilfen der EU für die Beitrittskandidaten und Ostseeanrainer Estland, Lettland, Litauen und Polen sowie die EU-

Hilfen für Russland werden somit indirekt in erster Linie von Deutschland finanziert.

Ein zusätzliches deutsches Programm zur Förderung des Ostseeraumes erscheint vor diesem Hintergrund nicht sinnvoll.

#### IV. Zur Tourismusentwicklung in der Ostseeregion

26. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung das Tourismusaufkommen im Ostseeraum in den vergangenen zehn Jahren entwickelt und welchen Beitrag leistet dieser Sektor zur gesamtwirtschaftlichen Wertschöpfung?

Inwiefern hat Deutschland insgesamt und haben die norddeutschen Länder von dieser Entwicklung profitieren können?

Das Tourismusaufkommen im Ostseeraum hat in den vergangenen zehn Jahren deutlich zugenommen. Nach Angaben der Welttourismusorganisation hat sich die Zahl der internationalen Ankünfte in den neun Ostseeanrainerstaaten zwischen 1989 bzw. 1992 und 1998 von 30 Mio. auf 60 Mio. etwa verdoppelt. Alle Ostseeländer – es liegen nur gesamtstaatliche Daten vor – verzeichnen in diesem Zeitraum Zuwächse bei der Anzahl ausländischer Touristen in unterschiedlicher Höhe.

Eine noch größere wirtschaftliche Bedeutung dürfte allerdings dem Inlandstourismus in den Ostseeanrainerstaaten zukommen. Hierzu fehlen vollständige und vergleichbare Daten. Aufgrund der unvollständigen Datenlage und unterschiedlicher statistischer Erfassungs- und Berechnungsmethoden kann der Anteil des Tourismus an der Wertschöpfung im Ostseeraum nicht beziffert werden. Für Deutschland liegt er bei 8 %, wobei die wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus in den norddeutschen Ländern tendenziell eher größer ist.

Deutschland hat bisher vom Gesamtwachstum im Ostseeraum nur geringfügig profitiert. Legt man das Jahr 1992 als Vergleichsjahr zugrunde, für das erstmalig Länderstatistiken vorliegen, so hat sich die Zahl der Ankünfte ausländischer Touristen in Deutschland zwischen 1992 und 1998 um 3,8 % erhöht. Die Gästeankünfte aus den Ostseeanrainerstaaten stiegen in diesem Zeitraum um 6,3 %. Die Entwicklung in den norddeutschen Ländern Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein stellt sich sehr unterschiedlich dar, wobei der Anteil ausländischer Gäste gegenüber dem Inlandstourismus in beiden Küstenländern insgesamt eher eine untergeordnete Rolle spielt. Daten zur Zahl der Gästeankünfte und Gästeübernachtungen in Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein in den Jahren 1992 und 1998 enthält die Tabelle zu Frage 26 im Anhang.

Obwohl in Mecklenburg-Vorpommern die Zahl der Gästeübernachtungen aus dem Ausland um rd. 54 % und aus den Ostseestaaten um rd. 45 % stieg, ist der Auslandsanteil am Übernachtungsaufkommen insgesamt gering und von 2,9 % in 1992 auf 2,2 % in 1998 gesunken. Das heißt, hier liegen noch deutliche Reserven. Demgegenüber sind in Schleswig-Holstein die Gästeübernachtungen von Ausländern um 27 % und aus dem Ostseeraum um 35,3 % zurückgegangen. Das Übernachtungsaufkommen insgesamt ist dort bis 1992 angestiegen, dann jedoch bis 1998 um 7,4 % zurückgegangen. Der Auslandsanteil liegt bei 3,5 %. 1999 konnte auch in Schleswig-Holstein wieder ein leichter Anstieg der Übernachtungen erreicht werden. Zu beachten sind die deutlichen Niveauunterschiede in absoluten Zahlen.

27. Welches sind die Hauptvorteile, welches die entscheidenden Nachteile der Ostseeregion (Baltic Sea Region) als Urlaubsgebiet?

Welche Bereiche der Ostsee sind gemessen am Touristenaufkommen sowie an der Wertschöpfung die beliebtesten Urlaubsgebiete?

Ihre touristische Attraktivität bezieht die Ostseeregion aus ihren großzügigen Naturräumen und abwechslungsreichen Landschaften mit überwiegend geringer Siedlungsdichte, wie auch aus ihrem kulturhistorischen Reichtum.

Die Städte und die gemeinsame Tradition der Hanse sind wichtige Ansatzpunkte für das touristische Angebot. In jüngerer Zeit gewinnen Festivals und Veranstaltungen unterschiedlicher Art an Bedeutung, wie z. B. die Hanse Sail, die sich sehr erfolgreich entwickelt. Als Vorteil ist außerdem die gute Erreichbarkeit aller Ostseeanrainer durch das enge Netz der Fährverbindungen zu werten.

Eine allgemeine Bewertung von Vor- und Nachteilen der Ostseeregion als Urlaubsgebiet ist jedoch schwierig, da weder das Angebot noch die Nachfrage einheitlich strukturiert sind. Untersuchungen zum Reiseverhalten belegen, dass das Urlaubsmotiv Sonne und Strand bei Reisenden im Ostseeraum geringere Bedeutung hat als in Europa insgesamt. In Abhängigkeit von den klimatischen Bedingungen ist die starke Saisonausprägung problematisch. Andererseits ist das vergleichsweise gesunde und gut verträgliche Klima durchaus positiv zu nutzen, wie auch die Mittsommerzeit mit ihren „weißen Nächten“ eine touristische Attraktion des Nordens ist. Die Überwindung der jahrzehntelangen politischen Teilung und die neue Erlebbarkeit der Gesamtregion haben ebenfalls Anziehungskraft für Touristen. Allerdings gibt es bisher kein einheitliches Image und keine gemeinsame Identifikation der Ostseeregion als touristische Destination.

Gemessen am Tourismusaufkommen in den einzelnen Bereichen der Ostsee stehen die Reformstaaten, insbes. Estland, Lettland, Litauen und, wenn auch erheblich weniger, die Region Sankt Petersburg noch am Anfang ihrer touristischen Entwicklung. In Estland, Lettland und Litauen überwiegt bisher der Städtetourismus. Sankt Petersburg gilt als Hauptattraktion für Ostseekreuzfahrten, kann diese Potenziale bisher aber nur teilweise ausschöpfen.

28. Wie viele Touristen verzeichnete der Ostseeraum 1989 und 1999 – aufgeteilt nach Ländern?

Die Tabelle zu Frage 28 im Anhang enthält lediglich Angaben der Welttourismusorganisation zu grenzüberschreitenden Touristenankünften. Diese Zahlen sind untereinander nur bedingt vergleichbar (siehe Erläuterung zu Frage 26).

29. Auf welche Art und Weise kann Deutschland durch Fördermaßnahmen noch attraktiver für den Ostseetourismus gestaltet werden?

Welche Entwicklungsmöglichkeiten sind denkbar im Kreuzfahrtbereich?

Der Ausbau der touristischen Infrastruktur und die weitere Verbesserung des touristischen Angebotes können zweifellos die Attraktivität Deutschlands für den Ostseetourismus erhöhen. Allen Formen des maritimen bzw. wassergebundenen Tourismus kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Prinzipiell gelten die gleichen Gesichtspunkte wie im zunehmenden internationalen Wettbewerb generell, in dem sich die touristischen Anbieter stärker profilieren müssen.

Ein wichtiges Anliegen besteht jedoch auch in der Schaffung grenzüberschreitender Angebote, um gemeinsame Wachstumschancen zu nutzen, Rundreisen im Ostseeraum noch stärker auszubauen und zusätzlich Touristen aus Drittländern zu gewinnen. Im Rahmen der EU-Programme für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Ostseeraum gibt es bereits zahlreiche Aktivitäten von Kommunen und Regionen zur Entwicklung gemeinsamer touristischer Angebote und deren Vermarktung. Die Projekte haben überwiegend investitions-vorbereitenden Charakter. Beispiele sind Projekte zur Verbindung von Tourismus und Naturschutz und zur Entwicklung und Vermarktung touristischer Potenziale (Wald-, Seen- und Küstenzonen, Stätten der Hanse, der Wikinger, thematische Straßen). Ein weiteres wichtiges Projekt ist der Ausbau von Sportboothäfen rund um die Ostsee. Von diesen Maßnahmen kann auch Deutschland erheblich profitieren.

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie fördert ein Projekt zur Entwicklung nachhaltiger Kooperationsbeziehungen im Tourismus der Ostseeregion mit dem Ziel der Schaffung attraktiver touristischer Angebote. Die Schwerpunkte dieser Projektarbeit liegen zurzeit in den Bereichen Fahrradtourismus, Fährtourismus und Jugendtourismus im Ostseeraum.

Den Kreuzfahrten auf der Ostsee werden gute Wachstumschancen eingeräumt. Allein der Hafen Rostock konnte die Anläufe von Kreuzfahrtschiffen von 22 Ankünften in 1997 auf 49 Ankünfte in 1999 erhöhen. Die Zahl der Passagiere hat sich in diesen drei Jahren von rd. 18 000 auf rd. 46 000 erhöht. Rostock wird bei Kreuzfahrten als Ausgangspunkt für Fahrten in die Bundeshauptstadt Berlin genutzt. Es wird jedoch auch daran gearbeitet, die Kreuzfahrtgäste durch attraktive Angebote stärker an den Küstenbereich zu binden.

- V. Zur ökologischen und energiewirtschaftlichen Entwicklung in der Ostseeregion
30. Wie hat sich die Situation von Natur und Umwelt in der Ostsee in den vergangenen zehn Jahren entwickelt und inwieweit hat die deutsche Umweltpolitik zu Verbesserungen beigetragen?

Nach 1950 sind die Nährstoffeinträge in die Ostsee gestiegen und haben ihren Charakter als nährstoffarmes Meer verändert. Die zunehmende Planktondichte führt sowohl zu einer Abnahme der Sichttiefe von 20 auf durchschnittlich 5 bis 7 Meter sowie zu einer mit Sauerstoffmangel verbundenen Verschlickung immer größerer Bereiche des Ostseebodens. Ein weiteres Zeichen hoher Stoffeinträge ist das Auftreten von Algenblüten, die im Zuge natürlicher Abbauprozesse auch zur Schaumbildung in weiten Bereichen des Ufers und der vorgelagerten Wasserkörper führen können. Die verringerte Eindringtiefe des Lichtes trägt zum Rückgang von Seegraswiesen in den Flachwasserzonen bis zu einer maximalen Wassertiefe von 5 Metern bei.

Darüber hinaus kann das Artenspektrum in den tieferen Regionen verarmen. So sind z. B. in der Flensburger Förde in den schlickigen Gründen unterhalb 20 m langlebige Muschelarten wie z. B. *Artica Islandica* und *Astarte* spp. wegen Sauerstoffmangels nahezu verschwunden. An ihre Stelle sind kurzlebige Gesellschaften und jüngere Muscheln getreten.

Seit 1974 arbeiten die Ostseeanrainerstaaten auf der Basis der Helsinki-Konvention zum Schutz der Meereswelt des Ostseegebietes zusammen. Innerhalb des Umweltausschusses der Helsinki-Kommission (HELCOM) wurde eine Arbeitsgruppe EC-Nature unter Vorsitz Deutschlands eingerichtet, die sich be-

sonders mit dem Schutz der biologischen Vielfalt im Ostseeraum beschäftigt. Die Helsinki-Kommission hat vielfältige Fachvorschläge dieser Gruppe in den letzten Jahren verabschiedet. Detaillierte Ausführungen hierzu finden sich in dem Bericht der Bundesregierung nach dem Übereinkommen über die biologische Vielfalt, 1998.

Die Regierungen der Ostseeanrainerstaaten haben der besonderen Empfindlichkeit der Ostsee gegenüber Schadstoff- und Nährstoffeinträgen 1988 mit einer Ministererklärung im Rahmen der 9. HELCOM-Sitzung Rechnung getragen. Danach sollte der Gesamteintrag von Stickstoff und Phosphoreinträgen bis 1995 halbiert werden; dieses Ziel wurde nicht erreicht. Allerdings konnte ein weiterer Anstieg der Gesamteinträge aller Stickstoffverbindungen in den letzten 10 Jahren gestoppt werden. Sie liegen seit 1985 bei ca. 1 Mio. Tonnen pro Jahr. Bei den atmosphärischen Einträgen zeigt sich eine deutliche Abnahme von 40 % im Bezugsjahr 1995 gegenüber 1985. Dieser positive Trend wurde durch die erhöhten Einträge über Land und Flüsse (Steigerung um 42 % 1995 gegenüber 1985) kompensiert. Für Phosphor, dessen Einträge zwischen 1985 und 1990 etwa 7-mal höher als 50 Jahre zuvor waren, zeichnet sich seit 1995 eine deutliche Reduktion auf ca. 84 % des Eintrages gegenüber 1990 ab.

31. Welche Beschlüsse der Helsinki-Konferenz sind bis jetzt umgesetzt worden?

Wo liegen besondere Defizite und wie will die Bundesregierung diesen begegnen?

Die seit über 20 Jahren tätige Helsinki-Kommission (HELCOM) kennt als Instrumente der Entscheidungsfindung lediglich die sog. Empfehlungen. Sie haben politisch appellativen Charakter, besitzen jedoch keine rechtliche Verbindlichkeit. Die Empfehlungen werden im Rahmen der alljährlich einmal tagenden Helsinki-Kommissionssitzung, der Vertragstaatenkonferenz, verabschiedet.

Die Bundesregierung bemüht sich um kontinuierliche und vollständige Umsetzung dieser Empfehlungen. Die in regelmäßigen Abständen durchgeführten Berichtsrunden im Kreise der HELCOM-Vertragsstaaten bescheinigen Deutschland eine konsequente Umsetzungsarbeit. Eine exakte Quantifizierung ist angesichts der Menge der im Laufe der Jahre getroffenen Detailregelungen nicht möglich.

Die positive Umsetzungsbilanz hat ihre Ursache nicht zuletzt in der intensiven Bund-/Länderkooperation im Vorfeld der Verabschiedung der HELCOM-Empfehlungen. Deutschland als Vertragsstaat des Helsinki-Übereinkommens ist bemüht, lediglich die Regelungen zu akzeptieren, deren Umsetzung, auch nach Einschätzung der zukünftig mit der Umsetzung befassten Stellen, realistisch erscheint.

32. In welchen Bereichen liegen in den kommenden zehn Jahren nach Einschätzung der Bundesregierung sowie der EU die vordringlichen Aufgaben beim Ostseeschutz?

Wie können die diesbezüglichen Aufgaben finanziert werden?

Deutschland und die Europäische Union, diese vertreten durch die Kommission der Europäischen Gemeinschaften, sind Vertragsparteien des Helsinki-Überein-



kommens zum Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets, auf dessen Grundlage HELCOM agiert. Beide Vertragsparteien haben sich im Laufe des vergangenen Jahres intensiv und konstruktiv am Prozess der Neustrukturierung von HELCOM und der damit verbundenen Neuformulierung der prioritären Ziele beteiligt.

Die nachfolgend genannten Bereiche, welche HELCOM zur vorrangigen Bearbeitung zugewiesen sind, werden auch von der Bundesregierung als die vorrangigsten angesehen: Eutrophierung; Gefährliche Stoffe; Verkehr (an Land und auf See); Fischerei; marine und Küstenbiodiversität; Harmonisierung der HELCOM-Aktivitäten mit denen der Europäischen Union; konsequente Umsetzung des Internationalen Ostseeaktionsprogramms.

Da zusätzliche Ressourcen nicht bereitgestellt werden können, müssen die verfügbaren effektiv eingesetzt werden. Darüber hinaus wird derzeit geprüft, inwieweit bestehende Organisationen/Institutionen im Ostseeraum mögliche Doppelarbeit leisten, welche durch verbesserte Koordination vermieden werden kann. Hier engagiert sich Deutschland als HELCOM-Vertragsstaat, um eine Bündelung der relevanten Ostseeschutzaktivitäten zu erreichen.

33. Welches energiepolitische Leitbild verfolgt die Bundesregierung für den Ostseeraum?

Das energiepolitische Leitbild der Bundesregierung für den Ostseeraum orientiert sich – wie auch das nationale Leitbild – am Prinzip der Nachhaltigkeit. Dies bedeutet die Sicherung einer zukunftsfähigen Energieversorgung, die effizient und umweltverträglich ist, technologische Zukunftsmärkte erschließt und eine breite gesellschaftliche Akzeptanz findet.

Das energiepolitische Leitbild beinhaltet neben der Abkehr von der Nutzung der Kernenergie eine Steigerung der Energieeffizienz, die Orientierung an Kraftwerken mit möglichst hohen Wirkungsgraden und geringen Umweltbelastungen sowie die verstärkte Nutzung der Potenziale erneuerbarer Energieträger. Im Rahmen der energiepolitischen Zusammenarbeit engagiert sich die Bundesregierung durch den Vorsitz in der Group of Senior Energy Officials (GSEO), die von den Ostseenergieministern 1999 eingerichtet wurde.

34. Wie beurteilt die Bundesregierung die Initiativen für den „Baltischen Ring“ zum Aufbau einer gemeinsamen nordeuropäischen Energieversorgung im gesamten Ostseeraum?

Der „Baltische Ring“ setzt ein wichtiges Zeichen für die stromwirtschaftliche Zusammenarbeit der Ostseeanrainerstaaten, unabhängig von der Zugehörigkeit zu unterschiedlichen Stromverbundsystemen (UCTE, NORDEL, russischer Stromverbund, Baltica, CENTREL).

Mit dem „Baltischen Ring“ soll auch die osteuropäische und russische Besorgnis eines neuen „electrical iron curtain“ entkräftet werden, ohne dass an eine direkte Zusammenschaltung der Wechselstromverbundnetze gedacht ist (mit Polen besteht seit 1995 ein Parallelbetrieb mit der UCTE). Ein verstärkter Stromaustausch dient als wichtige Grundlage und Triebkraft für eine vertiefte wirtschaftliche Zusammenarbeit vor allem mit Estland, Lettland und Litauen.

Der geplante Ausbau der Gasnetze in der Region zielt in die gleiche Richtung.

Mit der strom- und gaswirtschaftlichen Zusammenarbeit wird aus Sicht der Bundesregierung ein wichtiger Beitrag zur Heranführung Estlands, Lettlands und Litauens an den EU-Wirtschaftsraum geleistet.

Die Bundesregierung unterstützt die Aktivitäten deutscher Unternehmen bei ihrem strom- und gaswirtschaftlichen Engagement in den Ostseeanrainerstaaten. Sie sieht ihre Rolle bei der Harmonisierung der Rahmenbedingungen, insbesondere bei der Angleichung der gesetzlichen Regelungen zum Strom- und Gasmarkt sowie im Bereich der Steuern und Umweltstandards.

35. Wo liegen die spezifischen Probleme der Energieversorgung, insbesondere in den ehemaligen GUS-Staaten?

Spezifische Probleme der Energieversorgung in Estland, Lettland und Litauen und der Russischen Föderation sind:

- Die zögerliche Umstrukturierung und Privatisierung der großen Staatsmonopole im Energiebereich
- Das Fehlen kostendeckender Energiepreise
- Veraltete ineffiziente Erzeugungs- und Verteilungsanlagen
- Starke Umweltbeeinträchtigungen
- Ein hoher Bedarf an Investitionen, aber unzureichende Rahmenbedingungen für ausländische Unternehmen
- In Litauen eine noch starke Abhängigkeit von der Kernenergie (80–85 % der Stromerzeugung)
- Die erweiterungsbedürftige Zusammenarbeit der Staaten untereinander
- Die fehlende Anbindung an westeuropäische Verbundsysteme (Strom/Gas)

Estland, Lettland und Litauen sind darüber hinaus stark importabhängig von der Russischen Föderation.

36. Wie viele Kernkraftwerke sind in der Ostseeregion derzeit in Betrieb?
- Erfüllen alle diese Kraftwerke die deutschen Sicherheitsstandards?
  - Wenn nein, welche nicht und welche Gefahren gehen von diesen Kernkraftwerken aus?

In der Ostseeregion sind gegenwärtig 29 Kernkraftwerksblöcke in Betrieb, davon in

- Deutschland 4 (Brunsbüttel, Brokdorf, Krümmel und Stade)
- Schweden 11 (ohne den bereits abgeschalteten Block Barsebeck 1)
- Finnland 4
- Litauen 2
- Russ. Föd. 8 (Kola 1–4, Sosnovi Bor 1–4)

Die deutschen Kraftwerke erfüllen den deutschen Sicherheitsstandard.

Die schwedischen und finnischen Kraftwerke erfüllen im Detail formal nicht den deutschen Standard, sind aber den westlichen Sicherheitsstandards zuzu-

rechnen. Die Kraftwerke in Litauen und der Russischen Föderation entsprechen weder deutschen Sicherheitsstandards noch westlichen oder international anerkannten Sicherheitsstandards. Sie gehören bis auf Kola 3 und 4 nach den Einschätzungen des Wirtschaftsgipfels von München im Jahre 1992 zu den schnellstmöglich abzuschaltenden Reaktortypen. Die Wahrscheinlichkeit, dass sich in diesen Blöcken Unfälle ereignen, ist höher als bei den anderen Kraftwerken der Ostseeregion.

Der Nachrüstbedarf der Blöcke 3 und 4 in Kola ist erheblich, wenn alle Empfehlungen der IAEO zu diesem Reaktortyp berücksichtigt werden sollen. Die Blöcke in Litauen und Sosnovi Bor sind RBMK-Reaktoren, die besser heute als morgen abgeschaltet werden sollten.

Das Gefahrenpotenzial ist im Vergleich zur Situation von 1986 zwar durch Nachrüstungen zurückgegangen, aber immer noch zu hoch, um den dauerhaften Weiterbetrieb gewährleisten zu können. Die Blöcke 1 und 2 des Kraftwerks Kola gehören zu den Druckwasserreaktoren, die aus Sicht der Bundesregierung so schnell wie möglich auf Dauer stillgelegt werden sollten.

37. Welcher Sanierungsbedarf besteht im Hinblick auf konventionelle Kraftwerke sowie Kernkraftwerke in den östlichen Ostseeanrainerstaaten?

Bei den konventionellen Kraftwerken besteht insbesondere unter Umwelt- und Effizienzgesichtspunkten ein sehr hoher Sanierungsbedarf. In den östlichen Ostseeanrainerstaaten allerdings liegen der Bundesregierung derzeit keine quantifizierten Angaben vor. Zu Kernkraftwerken wird auf die Antwort unter 36 verwiesen.

38. Wie und in welchem Zeitraum will die Bundesregierung dazu beitragen, eine Verminderung des Risikos bei der Nutzung der Kernenergie in diesen Staaten zu erreichen?

Die Bundesregierung drängt im Fall Litauen zusammen mit den Regierungen der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union darauf, dass im Rahmen der Erweiterung der Europäischen Union das Kraftwerk Ignalina bis zum Beitritt Litauens zur Europäischen Union stillgelegt wird. Die litauische Regierung hat inzwischen zugesagt, Block 1 bis zum Jahr 2005 endgültig zu schließen. Für die erste Phase der Schließung dieses Blocks wurden auf der internationalen Geberkonferenz in Wilna am 20. unter 21. Juni 2000 insgesamt 191,35 Mio. Euro bereitgestellt. Die Bundesregierung wird sich an den Vorbereitungskosten für die Stilllegung des Kernkraftwerks Ignalina mit 7 Mio. Euro, verteilt auf 7 Jahre, beteiligen. Darüber hinaus ist Deutschland mittelbar über den Beitrag der EU-Kommission an der Finanzierung der Schließungskosten beteiligt, die bisher einen Beitrag von insgesamt 165 Mio. Euro zugesagt hat. Für Block 2 gibt es bisher keine Zusagen; es wird erwartet, dass der Block bis zum Jahre 2009 abgeschaltet wird. Die Bundesregierung wird im Rahmen der Beitrittspartnerschaft zusammen mit anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union eine möglichst frühzeitige Abschaltung verfolgen.

Im Fall der Russischen Föderation versucht die Bundesregierung gemeinsam mit ihren Partnern in der „G7-Arbeitsgruppe für nukleare Sicherheit“ darauf hinzuwirken, dass die Russische Föderation ihre Verpflichtungen aus der Zuschussvereinbarung mit dem Nuklearen Sicherheitsfonds bei der EBWE zur Verbesserung der nuklearen Sicherheit durch Nachrüstungen voll erfüllt und die

Kraftwerke keinesfalls über die geplante Lebensdauer hinaus betreibt. Die notwendigen Sicherheitsverbesserungen sind bisher nur teilweise erfolgt. Die russische Seite lehnt es derzeit ab, die Anlagen vorzeitig abzuschalten und auf eine Lebensdauerverlängerung zu verzichten.

39. Welcher prozentuale Anteil an der gesamten Energieversorgung des Ostseeraums stammt aus Kernkraftwerken?
- Wie groß ist der diesbezügliche Energieanteil, der von Deutschland pro Jahr importiert wird?
  - Wie groß ist der Anteil von Stromimporten aus den ehemaligen GUS-Staaten?

Der Anteil der Erzeugung von Strom aus Kernenergie an der gesamten Stromerzeugung in den Ländern des Ostseeraums (ohne die Russische Föderation) betrug 1997 rund 28,0 % (neuere Angaben liegen nicht vor).

Deutschland tauscht Strom mit den Ostseeanrainerländern Dänemark, Polen und Schweden aus. Von diesen Ländern verfügt nur Schweden über Kernkraftwerke. Zur Größe des Kernenergieanteils des aus Schweden importierten Stroms liegen keine Angaben vor.

Mit Estland, Lettland und Litauen tauscht Deutschland keinen Strom aus.

40. Wie haben sich die Fischbestände der Ostsee in den vergangenen zehn Jahren entwickelt und welchen Anteil am Fischfang haben die einzelnen Ostseeanrainer – gemessen an Mengen- und Preisbewertung?

Die Entwicklung ergibt sich aus den im Anhang zu Frage 40 beigefügten Übersichten über die Gesamtfangmengen (TACs), tatsächlichen Fänge und Preise der letzten 10 Jahre über die von der Internationalen Ostseefischerei-Kommission (IBSFC) bewirtschafteten Bestände Dorsch, Hering, Sprotte und Lachs. Die Schwankungen der TACs in den letzten 10 Jahren sind nur zum Teil auf die Intensität der Fischerei und die entnommenen Fangmengen zurückzuführen. Den größten Einfluss haben natürliche Faktoren, wie der Eintrag von Salzwasser (aus der Nordsee) oder von Sauerstoff (durch Stürme). Ein Preisvergleich ist nur bedingt möglich (Kaufkraftunterschiede bleiben unberücksichtigt). Vollständige Statistiken liegen zudem nur für Deutschland vor.

41. Für welche Fischarten in der Ostsee besteht derzeit bereits ein Schutzkonzept und für welche Arten sieht die Bundesregierung weiteren Handlungsbedarf?

Die Internationale Ostseefischerei-Kommission (IBSFC) hat für Dorsch und Lachs und Sprotte jeweils Langfriststrategien entwickelt, um die Bestände wieder aufzubauen. Für Lachs gibt es bereits seit dem Jahre 1997 einen Aktionsplan bis zum Jahre 2010, der insbesondere für eine Schonung des Lachses in der Nähe der Flussmündungen sorgen soll, um den Tieren eine Wanderung flussaufwärts zum Laichen zu ermöglichen. Erste Erfolge sind bereits sichtbar. Die Bestände beginnen sich zu erholen, so dass die Gesamtfangmenge für das laufende Jahr erstmalig wieder heraufgesetzt werden konnte (von 410 000 auf 450 000 Exemplare).

Für die Dorschbestände hat die IBSFC im September vorigen Jahres einen Strategieplan beschlossen, der aufbauend auf dem Vorsorgeansatz insbesondere dafür sorgen soll, dass die so genannte Laicherbiomasse in mehreren jährlichen Stufen ansteigt, so dass genügend Fischnachwuchs produziert werden kann, der langfristig zu einer nachhaltigen Nutzung auf hohem Niveau führt.

In der diesjährigen Jahrestagung der IBSFC konnte für Sprotte nunmehr ein Langfristplan verabschiedet werden. Für Hering steht eine ähnliche Strategie noch aus, weil es an entsprechenden wissenschaftlichen Empfehlungen mangelt. Eine Strategie für Hering soll jedoch so schnell wie möglich entwickelt werden.

42. Welche wechselseitige Bedeutung haben Umweltschutz und Tourismus im Ostseeraum?

Welchem dieser beiden Bereiche wird im Zweifelsfall Vorrang eingeräumt?

Der Tourismus ist ein Beispiel für die engen Wechselwirkungen zwischen wirtschaftlicher Entwicklung und Umwelt. Von ihm können negative wie positive Wirkungen ausgehen. Belastungen entstehen z. B. durch Flächeninanspruchnahme, Schadstoffemissionen durch den Transport und Verkehr in den Zielgebieten, Ressourcenverbrauch durch Beherbergung, Verpflegung und Transport sowie die Störung und Gefährdung der biologischen Vielfalt. Umgekehrt kann der Tourismus dazu beitragen, traditionelle Kulturlandschaften zu erhalten und historische Stätten und Schutzgebiete zu finanzieren. Der Tourismus ist wie kaum ein anderer Wirtschaftsfaktor auf eine intakte Umwelt und Natur angewiesen. Er ist deshalb eine Schlüsselbranche für das globale Ziel der nachhaltigen Entwicklung. Als Beispiel für den bewussten Umgang mit den Naturressourcen auch gegenüber einer touristischen Nutzung können die beiden Nationalparks im Küstenbereich Mecklenburg-Vorpommerns gelten.

Vor diesem Hintergrund sieht auch die Agenda 21 für den Ostseeraum, BAL-TIC 21, unter anderem ein Programm zur nachhaltigen Tourismusentwicklung vor. Elemente dieses Programms sind die Identifizierung eines nachhaltigen Tourismus, die Schaffung von Voraussetzungen für ein Daten- und Informationsaustausch-Netzwerk sowie die Auswahl von „Demonstration Areas“ und Pilotprojekten.

Auch die im Juni 1999 in Riga verabschiedete „Erklärung zu nachhaltiger Tourismusentwicklung im Ostseeraum“ hebt die Entwicklung gemeinsamer nachhaltiger Tourismusprodukte und die Bedeutung planerischer Elemente hervor. Im Sinne dieser Tourismuskonzeption ist die Erhaltung der Umwelt eine wesentliche Voraussetzung für eine nachhaltige touristische Entwicklung der Region. Ein Zielkonflikt zwischen Umwelt und Tourismus soll so nach Möglichkeit vermieden werden.

43. Auf welche Art und Weise können deutsche Unternehmungen von Umweltschutzmaßnahmen der EU im Ostseeraum profitieren und wie unterstützt die Bundesregierung die Auftragsvergabe an deutsche Unternehmen?

Deutsche Unternehmen können von Umweltschutzmaßnahmen der Europäischen Union im Ostseeraum in vielfältiger Art profitieren, sei es als planerische Berater, sei es als Exporteure von Gütern mit fortschrittlicher Umweltschutztech-

nologie, sei es als sonstige Dienstleister bis hin zur schlüsselfertigen Erstellung und – soweit von den Auftraggebern gewünscht – kompletten Betriebsführung.

Die dem Bundesministerium für Wirtschaft nachgeordnete Bundesstelle für Außenhandelsinformation (bfai) informiert deutsche Unternehmen fortlaufend über Projekte und öffentliche Ausschreibungen im Umweltbereich in dieser Region. Einen Schwerpunkt bilden Polen, die Russische Föderation, Litauen, Lettland und Estland. Dies betrifft sowohl die Information über Vorhaben im Rahmen der EU-Förderprogramme (Phare, Tacis) als auch Ausschreibungen der Länder selbst.

Die Informationen werden den deutschen Unternehmen auf verschiedenen Wegen besonders kostengünstig zur Verfügung gestellt (bfai-Wochenzeitschrift „Projekte und Ausschreibungen“, Internet „www.bfai.com“, firmenindividueller Profildienst „bfai-Geschäftskontakte“, über CD-ROM und über Multiplikatoren, wie Auslandshandelskammern, Industrie- und Handelskammern, ITUT (Internationales Transferzentrum für Umwelttechnik in Leipzig), Fachverbände, Fachverlage).

Die Informationen ermöglichen den deutschen Unternehmen eine Beteiligung an den Umweltschutzmaßnahmen.

An der Auslandshandelskammer Warschau ist seit 1996 ein Umwelt-Area-Manager eingesetzt. Dieser unterstützt bzw. erleichtert durch Aufklärung des Bedarfs an Umwelttechnologie im Gastland sowie durch Beratung und sonstige Unterstützung deutscher mittelständischer Technologiefirmen den Einstieg in neue Märkte.

Insbesondere für die Unterstützung des Technologietransfers und möglicher Geschäftsanbahnungen nach Mittel- und Osteuropa hat die Bundesregierung gemeinsam mit dem Deutschen Industrie- und Handelstag im Jahre 1996 den Verein zur Förderung des internationalen Transfers von Umwelttechnik e. V. gegründet, der u. a. als Mittler zwischen ausländischen Behörden und deutschen Unternehmen tätig wird.

44. Welche Gefahren für Mensch, Tier und Pflanzenwelt gehen nach wie vor von Minen und Kampfmittelrückständen in der Ostsee aus den beiden Weltkriegen aus, wie sie in jüngster Vergangenheit wieder öffentlich bekannt wurden?

Die im gesamten Ostseebereich vorhandenen Minen stellen auch heute noch eine latente Gefahr für die Seeschifffahrt und insbesondere für Fischer dar.

Durch Minenräumoperationen beteiligt sich die deutsche Marine aktiv an der Beseitigung dieser Gefährdungen. Dabei wurden seit 1996 insgesamt 73 Objekte mit Explosivstoffen (Minen, Torpedos, Wasser- und Fliegerbomben) beseitigt.

Über die Minenräumoperationen hinaus wird ein Altlastenatlas erarbeitet, in dem durch Informationen, zu denen alle Ostseeanrainer beitragen, eine Übersicht über die vor den Küsten liegenden Munitionsstücke erstellt werden soll.

Auf der Grundlage des Helsinki-Abkommens von 1974 haben die Ostseeanrainer in den letzten Jahren verstärkte Anstrengungen unternommen, die Versenkungsgebiete für chemische Kampfstoffe in der Ostsee näher zu analysieren. Bereits Anfang 1993 hatte eine deutsche Arbeitsgruppe im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr eine Bestandsaufnahme über Versenkungsorte, Mengen und Art der versenkten Kampfstoffmunition durchgeführt und diese

Untersuchung der Internationalen Arbeitsgruppe „Dumped Chemical Munition“ (SHEMU) der Helsinki-Kommission (HELCOM) zur Verfügung gestellt.

Eine Bergung von Kampfstoffmunition in größerem Umfang würde erhebliche Probleme nach sich ziehen. Sie wäre nur dann sinnvoll, wenn eine lückenlose Kette bis zur endgültigen Beseitigung gegeben und eine sichere Handhabung gewährleistet wäre, nämlich Bergung, Transport von See an Land, Transport zu einer Verbrennungsanlage, Verbrennung der Kampfstoffe und Endlagerung toxischer Verbrennungsprodukte. In Deutschland ist weder ein Zwischenlager noch eine Vernichtungskapazität für große Kampfmittelmengen vorhanden. Darüber hinaus wirft eine Lagerung von Kampfmitteln an Land erhebliche Sicherheitsprobleme auf. Ihr Zustand ist nach jahrzehntelanger Lagerung im Meerwasser nur schwer einzuschätzen, bei Leckagen fehlt die neutralisierende Wirkung des Seewassers. Dies könnte schon bei der Bergung zu schwer kalkulierbaren Gefährdungen führen. Die von einer Bergung ausgehenden Gefährdungen und die Folgeprobleme erscheinen aus jetziger Sicht ungleich größer als das Gefahrenpotential, das von den Kampfstoffen auf dem Meeresboden ausgeht. Von daher empfehlen auch die deutschen Experten, die Kampfmunition nicht zu heben.

Die Untersuchungen gehen davon aus, dass nach Ende des Zweiten Weltkrieges etwa 40 000 t Kampfstoffmunition in der Ostsee versenkt wurden, der weitaus größte Teil in den Jahren 1947 bis 1948 durch die Sowjetische Militäradministration in Deutschland. Hauptversenkungsgebiet ist das östlich von Bornholm gelegene Bornholm-Becken. Die versenkte Munition umfasst nahezu das gesamte Spektrum chemischer Kampfstoffe.

Treten aufgrund von Beschädigungen oder Korrosion der auf dem Meeresgrund lagernden Munitionsbehälter Kampfstoffe aus, werden die meisten chemischen Kampfstoffe relativ rasch durch das Meerwasser zu ungiftigen Produkten abgebaut. Langsam verläuft hingegen der Abbau von arsenhaltigen Kampfstoffen (Nasen- und Rachenreizstoffe Clark, Adamsit) und Schwefel-Lost (S-Lost) in Form des Zähllost (in Paraffin eingegossener Hauptkampfstoff) aufgrund der chemischen und physikalisch-chemischen Eigenschaften. Es ist praktisch auszuschließen, dass versenkte Munition oder Kampfstoffreste aus den Versenkungsgebieten der Ostsee durch Strömungen an die Küsten getrieben werden. Mit Ausnahme von Tabun (gut wasserlöslich und wenig beständig) sind alle Kampfstoffe deutlich schwerer als Ostseewasser. Versenkter Kampfstoff zeigt somit keine Tendenz, an die Meeresoberfläche aufzusteigen und dort verdriftet zu werden.

Eine großräumige Gefährdung der maritimen Umwelt durch im Meerwasser gelöste Kampfstoffe kann ausgeschlossen werden, weil sie im Wasser rasch neutralisiert werden.

Obwohl die Versenkungsgebiete in den Seekarten als unrein markiert sind, dort dementsprechend Ankern und Fischen als gefährlich ausgewiesen ist, wird erfahrungsgemäß in diesen Gebieten trotz Warnungen gefischt. Beim Fischen mit Grundschleppnetzen besteht die Gefahr, dass Munition oder Kampfstoff (aufgrund der physikalisch-chemischen Eigenschaften kann es sich nur um Zähllost-Klumpen handeln) in die Netze gerät. Seit Kriegsende kam es immer wieder zu Vorfällen, bei denen sich Fischer verletzt haben. Eine Gefährdung des Verbrauchers durch kontaminierten Fisch ist unwahrscheinlich, wie in Aquarienversuchen in Dänemark festgestellt wurde.

## VI. Zur Entwicklung des Verkehrs in der Ostseeregion

45. Wie hat sich die verkehrspolitische Lage im Allgemeinen und speziell das Verkehrsaufkommen der Transportmittel Schiene, Auto, Flugzeug und Schiff in den vergangenen zehn Jahren im Ostseeraum entwickelt?

Mit der politischen Wende in den mittel- und osteuropäischen Staaten ergaben sich neue Möglichkeiten für eine Intensivierung der Verkehrsbeziehungen. Die rechtlichen Grundlagen wurden durch den Abschluss neuer bilateraler Verkehrsabkommen geschaffen. Die Europäische Union schloss Europa-Abkommen mit den mittel- und osteuropäischen Staaten und mit der Russischen Föderation ein Partnerschafts- und Kooperationsabkommen. Bis auf die Russische Föderation sind diese Staaten inzwischen EU-Beitrittskandidaten. Die Zusammenarbeit mit den Beitrittskandidaten aus dem Ostseeraum wird im Rahmen der Heranführungsstrategie der Europäischen Union forciert. Dazu gehört auch der Ausbau von Kooperationen auf den verschiedensten Ebenen im Ostseeraum, die sich mit speziellen Verkehrsthemen der Region befassen.

Mit der zunehmenden Durchlässigkeit der Grenzen ging eine sprunghafte Entwicklung des Personenverkehrs einher. Die Ostsee ist heute das Seegebiet mit den weltweit meisten Fährschiffslinien im Personenverkehr. Der Güterverkehr, sowohl über Fährschiffe als auch im Bereich der konventionellen Schifffahrt, nimmt stetig zu.

Durch gezielte Förderung sollen die Integration der Schifffahrt in Transportketten verbessert, die Straßen entlastet und damit Kapazitätsengpässe im Landverkehr wirksam verringert werden. Die Ostseehäfen erfüllen hier eine bedeutende Brücken- und Schnittstellenfunktion. Dies wird durch das von den Verkehrsministern aller Ostseeanliegerstaaten und der EU-Kommission unterzeichnete Memorandum of Understanding zur Entwicklung der Ostseehäfen dokumentiert. Großes Gewicht wird der Sicherheit der Schifffahrt, insbesondere von Tank- und Fahrgastschiffen, dem Umweltschutz in der Ostsee, der Verbesserung der Transportlogistik und der verstärkten Nutzung der Verkehrstelematik beigemessen.

Auf die Förderung der Umweltverträglichkeit des Seeverkehrs legen im Rahmen des HELCOM-Abkommens inzwischen alle Ostseeanrainerstaaten großen Wert. Damit insbesondere ölhaltige Schiffsabfälle nicht mehr illegal auf hoher See entsorgt werden, sind wesentlich strengere Regelungen als international üblich von der HELCOM-Kommission verabschiedet worden. Außerdem werden die Hafenauffanganlagen der östlichen Länder mit westlicher Hilfe ausgebaut.

Auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur sind in den letzten zehn Jahren große Anstrengungen unternommen worden, Grundlagen für die Verknüpfung der Verkehrsnetze der westeuropäischen mit den mittel- und osteuropäischen Staaten zu schaffen, z. B. die Festlegung der Paneuropäischen Korridore und der Abschluss des TINA-Prozesses (Transport Infrastructure Needs Assessment) unter Leitung der EU-Kommission zur Ermittlung des für die Beitrittskandidaten wirtschaftlich notwendigen und finanzierbaren Infrastrukturbedarfs bis zum Jahr 2015. Von internationaler Bedeutung sind die errichteten landfesten Querungen über den Großen Belt und den Öresund. Eine Grundsatzentscheidung über das weitere Vorgehen hinsichtlich einer Fehmarnbeltquerung, insbesondere die Einleitung eines Interessenbekundungsverfahrens, wird im Herbst 2000 von Deutschland und Dänemark getroffen.

Die Europäische Kommission widmet der Zusammenarbeit in der Ostseeregion mit dem vom Europäischen Rat am 19./20. Juni 2000 gebilligten Aktionsplan



zur Nördlichen Dimension besondere Aufmerksamkeit. Diese und andere Aktivitäten dienen dem Ziel, die Staatengemeinschaft an der Ostsee, dem europäischen Binnenmeer, enger zusammenwachsen zu lassen und noch bestehende Hindernisse abzubauen. Bei verschiedenen Anlässen haben die Ostseeanliegerstaaten gemeinsam mit der Kommission ihren politischen Willen bekundet, die Ostsee künftig noch stärker als leistungsfähigen infrastruktur- und umweltschonenden Transportweg zu nutzen.

Die einzig vollständige Datenbasis über das Verkehrsaufkommen im Güterverkehr ist die „Güterverkehrsmatrix 1997“. Diese wurde auf Basis der amtlichen Statistik zur Vorbereitung der Verkehrsprognose 2015 im Rahmen der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 1992 neu erstellt. Nach diesen Ergebnissen ergibt sich für den Ostseeraum folgende Aufteilung:

Versand	Empfang	Summe in tsd. t	Schiene	Straße
Schleswig-Holstein	Skandinavien	744	16 %	84 %
Schleswig-Holstein	Osteuropa	415	19 %	80 %
Hamburg	Skandinavien	1 105	21 %	79 %
Hamburg	Osteuropa	2 524	28 %	62 %
Mecklenburg-Vorpommern	Skandinavien	141	33 %	67 %
Mecklenburg-Vorpommern	Osteuropa	686	76 %	23 %
	<b>Summe</b>	<b>5 615</b>		
Skandinavien	Schleswig-Holstein	1 627	16 %	84 %
Osteuropa	Schleswig-Holstein	82	13 %	88 %
Skandinavien	Hamburg	490	42 %	57 %
Osteuropa	Hamburg	69	51 %	49 %
Skandinavien	Mecklenburg-Vorpommern	2 185	31 %	60 %
Osteuropa	Mecklenburg-Vorpommern	839	46 %	41 %
	<b>Summe</b>	<b>5 292</b>		

Für den Personenverkehr ist diese Auswertung noch nicht abgeschlossen.

46. Wie lauten die Prognosen für das Verkehrsaufkommen im Ostseeraum insgesamt und speziell für Deutschland aufgliedert nach obigen Transportmitteln?
- Wie sehen diese Prognosen gesondert für Schleswig-Holstein, Hamburg und Mecklenburg-Vorpommern aus und welche verkehrs-, wirtschafts-, finanz- und umweltpolitischen Folgen ergeben sich daraus?
  - Welche Entwicklungen und Prognosen gibt es für vergleichbare andere Wirtschaftsräume?

Im Rahmen der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 1992 (BVWP '92) laufen derzeit die Arbeiten an der Abschätzung des Güter- und Personenverkehrs für das Jahr 2015 (Verkehrsprognose 2015). Die Verkehrsprognose 2015 umfasst dabei neben der Abschätzung des innerdeutschen Güterverkehrs auch eine Prognose des grenzüberschreitenden Eisenbahn- und Straßengüterverkehrs mit den Ostseestaaten. Mit der Fertigstellung der Verkehrsprognose 2015 ist voraussichtlich Ende dieses Jahres zu rechnen.

Entwicklungen und Prognosen für vergleichbare andere Wirtschaftsräume liegen nicht vor.

47. Welche verkehrspolitischen Projekte plant die Bundesregierung, um die deutsche Infrastruktur für den Ostseeraum zu verbessern?

Die verkehrspolitischen Schwerpunkte der Bundesregierung zur Verbesserung der Infrastruktur im Ostseeraum konzentrieren sich auf Investitionen in die drei Verkehrsträger Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen. Dies erfolgt auf der Grundlage der gesetzlichen Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen bzw. die Bundesschienenwege sowie der Einplanungen für die Bundeswasserstraßen. Der diesen zugrunde liegende Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP '92) wird derzeit überarbeitet. Das könnte je nach dem Ergebnis der Bewertung der zu überprüfenden Projekte und den verfügbaren Finanzmitteln zu Veränderungen führen, wenn der Deutsche Bundestag bei der nachfolgenden Novellierung der oben genannten Ausbaugesetze den Feststellungen in einem neuen BVWP folgt.

Nicht neu bewertet werden allerdings im Rahmen der Überarbeitung des BVWP '92:

- Vorhaben des Investitionsprogramms (IP) für die Bundesschienenwege (ausgenommen hiervon sind die selbständigen Vorhabenbestandteile, die erst nach 2002 begonnen werden), Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 1999 bis 2002 und deren zwingend nachfolgende Maßnahmen (Investitionsschleppe),
- Vorhaben des Anti-Stau-Programms für die Bundesschienenwege, Bundesautobahnen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 2003 bis 2007 und
- i. d. R. solche Projekte des vordringlichen Bedarfs, für die am 31. Dezember 1999 ein Planfeststellungsbeschluss oder ein vergleichbarer Beschluss vorlag. Das heißt, dass eine erneute Überprüfung nur dann vorgenommen wird, wenn sich aus gewichtigen Gründen eine neuerliche Bewertung geradezu aufdrängt. Dies vorausgeschickt, sieht die Bundesregierung derzeit die nachfolgend aufgelisteten Investitionsschwerpunkte:

Für den Ausbau der Schieneninfrastruktur im Ostseeraum sind die im Folgenden aufgeführten Vorhaben vorgesehen:

- ABS Hamburg-Rothenburgsort – Hamburg-Eidelstedt (IP 1999 bis 2002),
- ABS Pinneberg – Elmshorn (IP 1999 bis 2002),
- ABS Uelzen – Stendal,
- ABS/NBS Hamburg/Bremen – Hannover (Y-Trasse),
- ABS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (– Kopenhagen),
- ABS Berlin – Rostock,
- ABS Berlin – Pasewalk – Stralsund.

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthält folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur im Ostseeraum:

- A 20, Ostseeautobahn Verkehrsprojekt Deutsche Einheit: Lübeck (A 1) – Stettin (A 11) (IP 1999 bis 2002),
- A 20, Nordwestumfahrung Hamburg: Zeven (A 1) – Lübeck (A 1),
- A 21, Ostumfahrung Hamburg: Ausbau der B 404 zwischen A 1 und A 250,
- A 21/B 404, Anbindung von Kiel und A 24 über A 1 und Bad Segeberg,
- A 241, Wismar – Schwerin (IP 1999 bis 2002),

- B 96 neu, Rügenzubringer zur A 20 (IP 1999 bis 2002),
- B 103 neu, Westtangente Rostock als Zubringer zur A 20 (IP 1999 bis 2002) sowie Nordtangente Rostock (Warnowquerung) – Betreibermodell,
- B 106 neu, Westtangente Wismar als Zubringer zur A 20 (unter Verkehr),
- A 1/B 207, Vogelfluglinie (Fehmarnbelt): Erweiterung der B 207 von Oldenburg bis Heiligenhafen als A 1 sowie bis Puttgarden als B 207 (Bereich Oldenburg – OU – im IP 1999 bis 2002).

Die genannten Maßnahmen sind in Abschnitten bereits unter Verkehr, im Bau oder zum Teil im BVWP als „Weiterer Bedarf“ eingestuft.

Bei den Bundeswasserstraßen sind die Ausbaumaßnahmen an den seewärtigen Hafenzufahrten zu den deutschen Ostseehäfen Wismar, Rostock und Stralsund Bestandteil des Investitionsprogramms 1999 bis 2002. Die Zufahrten zu den Seehäfen Rostock und Wismar konnten bereits 1999 für den Verkehr freigegeben werden, die Verkehrsfreigabe für Stralsund kann voraussichtlich 2000 erfolgen. Mit diesen Ausbaumaßnahmen werden wesentliche Voraussetzungen für die Wettbewerbsfähigkeit der Ostseehäfen geschaffen. Darüber hinaus wird im Rahmen der vorgesehenen Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung geprüft, inwieweit ein Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals als Hinterlandanbindung des Seehafens Lübeck nach gesamtwirtschaftlichen und ökologischen Maßstäben vertretbar ist.

Der Luftverkehr stellt sich wie folgt dar: Der in Norddeutschland größte und verkehrsreichste Flughafen Hamburg hat bereits heute acht Städte (Danzig, Göteborg, Helsinki, Kaunas, Kopenhagen, Oslo, Riga und Tallinn) der Ostseeanrainerstaaten und Norwegens im Flugplan. Sie können im Direktflug oder durch Umsteigen in Helsinki oder Kopenhagen erreicht werden. Es ist zu erwarten, dass mit der weiteren Entwicklung der Beziehungen zu den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und den osteuropäischen Staaten die Anzahl der Flugverbindungen zunehmen wird oder bei erhöhtem Bedarf größere Flugzeuge eingesetzt werden. Vom Flughafen Berlin-Tegel gibt es derzeit in die Region vier Verbindungen (Helsinki, Kopenhagen, Oslo und Wilna). Mit der Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg International (2007) wird mit einer Zunahme der Verbindungen nach Osteuropa gerechnet, da dieser Flughafen hierfür eine Drehscheibenfunktion übernehmen könnte.

48. Welche verkehrspolitischen Folgen und Herausforderungen ergeben sich für Deutschland durch die Querung des Großen Belt und des Öresund sowie der geplanten Querungen des Fehmarnbelt?
- Geht die Bundesregierung davon aus, dass das Straßenverkehrsaufkommen in Schleswig-Holstein durch diese Baumaßnahme erheblich ansteigen wird, und wenn ja, in welchem Umfang und auf welchen Routen insbesondere?
  - Wie will die Bundesregierung den heute schon bestehenden Verkehrsengpass Elbtunnel beseitigen?

Eine Abschätzung der Verkehrsentwicklung für die Jütland-Route (Öresund – Großer Belt – Jütland – Deutschland) liegt der Bundesregierung auch aus der Studie zur Abschätzung der Verkehrsnachfrage über den Fehmarnbelt nicht vor. Im Rahmen der Überprüfung des Bundesverkehrswegeplanes 1992 werden die Zulaufstrecken nach Skandinavien einer vertiefenden Untersuchung unterzogen. Erst nach Vorliegen dieser Ergebnisse können Auswirkungen einer festen Querung des Fehmarnbeltes im Einzelnen benannt werden.

Zur Beseitigung des Engpasses Elbtunnel auf der BAB A 7 in Hamburg sind die erforderlichen Schritte eingeleitet:

- Zusätzlich zu den bestehenden 3 Röhren (6 Fahrstreifen) wird zurzeit die 4. Elbröhre hergestellt. Im Jahre 2003 werden so insgesamt 8 Fahrstreifen für den Verkehr zur Verfügung stehen.
- Die Verkehrsbeeinflussungsanlage Hamburg/Schleswig-Holstein mit insgesamt ca. 55 km beeinflussten Richtungsfahrbahnen und 30 Anzeigequerschnitten auf A 7 und A 23 soll den Verkehrsfluss insbesondere auch im Bereich des Elbtunnels stabilisieren und vor Staus warnen. Sie wird kritische Situationen reduzieren und Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit erhöhen. Die Fertigstellung wird im Jahr 2000 erwartet.
- Des Weiteren kann zu einem späteren Zeitpunkt die Elbquerung im Zuge der A 20, Nordwestumfahrung Hamburg einen Teil des Skandinavienverkehrs übernehmen und die Elbröhren entlasten. Die Nordwestumfahrung Hamburg ist als vordringliche Maßnahme im Bedarfsplan ausgewiesen und wird bei der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans neu bewertet sowie bei der Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen erneut eingestuft. Derzeit werden die Planungsarbeiten für die A 20, Nordwestumfahrung Hamburg, die die A 1 bei Bremen über eine feste Elbquerung westlich von Hamburg mit der A 7 in Schleswig-Holstein verbindet, zur Umweltverträglichkeit und der Linienfindung weitergeführt.

49. Welchen Stellenwert hat in diesem Zusammenhang die Magnetschwebbahn Transrapid?

Die Partner des Projekts „Magnetschnellbahnverbindung Berlin – Hamburg“ – Bund, Deutsche Bahn AG und Industriekonsortium – haben am 5. Februar 2000 festgestellt, dass der Bau der Strecke für den Transrapid zwischen Berlin und Hamburg weder auf der Basis des Eckpunktepapiers vom 25. April 1997 noch auf der Grundlage der danach erfolgten Prüfung alternativer Szenarien realisiert wird. Gleichwohl sind sich die Partner einig, dass der Stellenwert der Magnetschwebbahntechnik für den Industriestandort Deutschland von so herausragender Bedeutung ist, dass sie auch in Deutschland zur Anwendung kommen soll. Dazu haben Bund und DB AG gemeinsam mit interessierten Bundesländern zügig begonnen, Alternativstrecken auf ihre Machbarkeit zu untersuchen. Die Studienphase soll so angelegt werden, dass spätestens in zwei Jahren eine endgültige Entscheidung möglich ist.

Für die Entwicklung des Verkehrs in der Ostseeregion könnte sich ein Impuls aus der von den Ländern Niedersachsen, Bremen und Hamburg vorgeschlagenen Magnetschnellbahnstrecke Groningen – Leer – Oldenburg – Bremen – Hamburg als Verlängerung einer möglichen niederländischen Strecke Groningen – Amsterdam (Schiphol) ergeben. Eine belastbare Aussage hierzu ist aber noch nicht möglich, da die jetzt eingereichten Ländervorschläge bis Ende Oktober 2000 auf ihre Machbarkeit hin vorgeprüft werden.

50. Welche Bedeutung kommt dem Nord-Ostsee-Kanal zu?

Der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) ist die meistbefahrene künstliche Seeschiffahrtsstraße der Welt. Im Jahre 1998 befuhren 37 600 Schiffe den rund 100 Kilometer langen Kanal, der die Elbmündung mit der Kieler Bucht verbind-

det und somit eine erhebliche Abkürzung für den Verkehr zwischen der südlichen Nordsee und der Ostsee darstellt.

Nach einem kontinuierlichen Rückgang des Ladungsaufkommens in den 90er Jahren sind jetzt wieder leichte Steigerungen zu verzeichnen. Für das Jahr 2010 wird für den NOK unter der Annahme einer wieder verbesserten Attraktivität für die Schifffahrt und damit einer verbesserten Auslastung eine Zunahme der Güterverkehre auf gut 70 Mill. t prognostiziert (zum Vergleich 1998: 48,6 Mill. t). Damit würde der Anteil des NOK am gesamten Ostsee-externen Seeverkehr (Prognose 2010: rd. 154 Mill. t) auf über 45 % anwachsen können. Unter günstigen Voraussetzungen könnte so nahezu wieder jede zweite Gütertonne im Ostsee-externen Seeverkehr durch den NOK transportiert werden.

Der NOK verfügt über ausreichende Kapazitäten, den mit der zu erwartenden Verkehrsentwicklung verbundenen Herausforderungen zu begegnen.

51. Über welche Routen verlaufen die Güterströme – nach Mengen- und Preisbewertung –, die aus der Ostsee an der deutschen Küste anlanden bzw. von Deutschland in die Ostseeregion ausgehen und wohin werden diese weitertransportiert?

Die Haupttrouten der Güterströme über deutsche Häfen im Ostseeraum beschreibt die bei Frage 22 beigefügte Tabelle. Demnach bestehen die wichtigsten (Fähr-)Verbindungen zwischen Lübeck und Schweden bzw. Finnland, zwischen Rostock und schwedischen Häfen, zwischen Puttgarden und Rødby Havn (Vogelzuglinie) sowie von Rostock nach Norwegen bzw. nach Estland, Lettland und Litauen und von Saßnitz nach Schweden. Von erheblicher Bedeutung sind auch die Transporte zwischen Hamburg und Häfen in Schweden, Finnland und dem Baltikum. Neben Rohstofftransporten handelt es sich hierbei vor allem um Vor- und Nachlauftransporte von Übersee-Containerlinien. Erhebliche Gütermengen (vor allem Rohöl) werden auch aus Osteuropa (Baltikum, Polen) nach Wilhelmshaven verschifft. Die in der Tabelle enthaltenen Transporte zwischen norwegischen Häfen und deutschen Nordseehäfen berühren in der Regel nicht den Ostseeraum.

Die Verkehrsverbindungen der Fährhäfen in Schleswig-Holstein konzentrieren sich auf Nordwestdeutschland, auf Westdeutschland und auf Westeuropa. Die Aufkommensgebiete der Fährhäfen in Mecklenburg-Vorpommern liegen dagegen stärker auf der Nord-Süd-Achse in Süd-/Südosteuropa, Süddeutschland und in Nordostdeutschland.

Die durchgehenden Schienengüterverkehre von und nach Schweden/Skandinavien laufen über die Häfen Saßnitz und Rostock auf deutscher Seite und Trelleborg in Schweden (ca. 3,6 Mill. t). Hauptquell- und Zielgebiete sind Süd- und Mittelschweden bzw. die Hauptwirtschaftszentren auf deutscher Seite. Beim Transit durch Deutschland ist als wichtigste Relation Schweden – Italien zu nennen. Als Alternative zu den Eisenbahnfähren auf den genannten Routen wird der feste Landweg durch Dänemark genutzt. Von und nach Finnland ist Lübeck der einzige Hafen im durchgehenden Transport mit Eisenbahngüterwagen (ca. 0,8 Mill. t). Nach Deutschland als wichtigstem Empfangs- und Versandgebiet ist hier ebenfalls Italien als bedeutender Auslandsmarkt für diese Verkehre zu nennen.

Der Fährhafen Saßnitz wird ferner alternativ zum Landweg durch Polen in die Logistikkette Richtung Osteuropa einbezogen. In Saßnitz werden Güter in russische Breitspurwaggons verladen, die dann über Klaipeda/Litauen weiter in die GUS gebracht werden (ca. 0,2 Mio. t).

Bei multimodalen Seeschiff-/Schienenverkehren nimmt der Hafen Lübeck als Bündelungspunkt der Transportketten aus Schweden und Finnland (insbesondere beim Papiertransport) im Ostseeraum eine zentrale Stellung ein.

Zur Preisbewertung der Güterströme können keine Angaben gemacht werden.

52. Welche Hinterlandverbindungen werden von den deutschen Ostseehäfen intensiv verwendet?

Straßentransporte zu und von den Ostseehäfen in Schleswig-Holstein erfolgen über die Bundesautobahnen A 7, A 215, A 210 und A 1 sowie über die Bundesstraße B 207 von und nach Puttgarden (Vogelfluglinie). Die Hinterlandanbindungen der Ostseehäfen in Mecklenburg-Vorpommern laufen zz. im Wesentlichen nach Süden über die B 106/A 241, die A 19, die B 103 und die B 96 auf die A 24 bzw. A 10 zu. Der Übergang vom Hafen zum Bundesautobahnnetz erfolgt in beiden Ländern über das nachgeordnete Netz. Hamburg liegt im Kreuzungspunkt mehrerer Bundesautobahnen, wie A 1, A 7, A 24, A 25, A 250 und A 261, die als großräumige Hinterlandanbindungen für die Ostseehäfen in Schleswig-Holstein und in Mecklenburg-Vorpommern dienen.

Im vorhandenen Netz tragen Ausbaumaßnahmen, wie

- der Bau der 4. Elbröhre im Zuge der A 7 in Hamburg und
- der Ausbau der A 1 und der A 7 südlich von Hamburg,

zur Verbesserung der Hinterlandanbindung bei.

Die wesentlichen Hauptzuführungsachsen zu den deutschen Ostseehäfen bei der Eisenbahn sind:

Rostock/Pasewalk – Stralsund – Saßnitz/Mukran

Rostock – Neustrelitz

Rostock – Bad Kleinen

Wismar – Bad Kleinen

Kiel – Neumünster

Lübeck/Puttgarden – Hamburg.

53. Welche wirtschaftliche und finanzielle Bedeutung kommt dem Transitverkehr, der durch die deutschen Ostseehäfen verläuft, insgesamt zu?

Die Bundesländer Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Hamburg nehmen für Deutschland, aber auch für Europa, eine überregionale bedeutende Transitfunktion wahr. Die verkehrsgeographische Lage der Häfen sowie die Qualität der Verkehrswege zu den wichtigsten Quell- und Zielgebieten im Hinterland sind sowohl hinsichtlich der Kapazitätsauslastung und einer möglichst effektiven Geschwindigkeit wesentliche Determinanten für die Wettbewerbsposition der Ostseehäfen. Insbesondere die Lage zu den aufkommensstarken Wirtschaftszentren in Nordwest- und Westdeutschland (sowie zu Westeuropa) sind für die Marktstellung der Fähr- und Ro-Ro-Häfen mit ausschlaggebend.

Neue gutachterliche Untersuchungen zeigen:

Für die Jahre 1996, 1997 und 1998 hat der Transitverkehr der deutschen Ostseehäfen insgesamt einen Anteil von etwa 28 % des Gesamtumschlages der führenden Ostseehäfen (seit 1995 wird keine amtliche Transitstatistik erhoben). Die Entwicklung in den einzelnen Ostseehäfen verläuft allerdings unterschiedlich. In Schleswig-Holstein ist der bedeutendste Hafenstandort Lübeck. Der Anteil der in Lübeck umgeschlagenen Transitgüter am gesamten Transitumschlag der schleswig-holsteinischen Ostseehäfen belief sich auf etwa 68 %. Dies verdeutlicht die große wirtschaftliche und finanzielle Bedeutung des Transitverkehrs für die Hafen- und Transportwirtschaft Lübecks sowie die Einbindung der Region in die europäischen Transportnetze.

In Mecklenburg-Vorpommern nimmt der Hafenstandort Rostock diesbezüglich die wichtigste Rolle ein. Seit Beginn der 90er Jahre hat sich die Bedeutung des Transitgüterumschlages in Rostock kontinuierlich erhöht. Bezogen auf die gesamten Transitverkehre über die Häfen Mecklenburg-Vorpommerns steigerte sich der Marktanteil Rostocks im Zeitraum von 1992 bis 1998 von rd. 20 % auf über 50 %, was sich positiv auf die regionale Wirtschaft und die Stellung Rostocks im europäischen Güterverkehr auswirkt.

Eine Sonderstellung nimmt der Hamburger Hafen ein. Er ist quasi der westlichste Ostsee- bzw. östlichste Nordseehafen. Er nimmt damit für die Staaten der Ostseeregion insbesondere die Funktion einer Schnittstelle zum Überseeverkehr wahr. Der Anteil des Transitumschlages im Hamburger Hafen betrug in den Jahren 1992 bis 1998 zwischen 14 % und 17 %.

Transitumschlag und Gesamtumschlag ausgewählter deutscher Ostseehäfen sind für die Jahre 1992 bis 1998 in der im Anhang beigefügten Übersicht zusammengestellt.

54. Wo liegen die infrastrukturpolitischen Hauptvorteile, wo die entscheidenden Schwachpunkte der Ostseeregion?

Hinsichtlich der Infrastrukturpolitik liegen die Hauptvorteile der Ostseeregion darin, dass sich die strategischen Planungen für die international wichtigen Infrastrukturen in fast allen Staaten an vergleichbaren Vorgaben orientieren können. Finnland, Schweden, Dänemark und Deutschland sind Mitgliedstaaten der Europäischen Union, für sie gelten z. B. die Gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-Leitlinien). Für Estland, Lettland, Litauen und Polen hat die Arbeitsgruppe zur Ermittlung des notwendigen Infrastrukturbedarfs in den assoziierten Staaten (Transport Infrastructure Needs Assessment – TINA) die Arbeiten nach den in den TEN-Leitlinien vorgegebenen Kriterien vorgenommen. Alle genannten Staaten sind zudem Unterzeichner des „Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des Internationalen Verkehrs (AGR)“ der ECE und von daher gehalten, für ihren Teil des Europastraßennetzes, der weitgehend mit dem TERN/TINA-Netz identisch ist, vereinbarte einheitliche Regeln für Straßenentwurf und -gestaltung zu beachten. Im Falle eines Beitritts eines assoziierten Staates können die ermittelten Strukturen daher problemlos in das TEN-Netz einbezogen werden. Auch die an der Ostsee gelegenen russischen Regionen sind über die Paneuropäischen Korridore in die Planungen zu international wichtigen Infrastrukturen einbezogen.

Probleme bestehen hinsichtlich der finanziellen Leistungsfähigkeit der einzelnen Staaten und damit der erforderlichen Zeit zur Realisierung der Planungen und vor allem auch in Hinsicht auf die Instandhaltung und Verbesserung der nachgeordneten Verkehrsnetze.

55. Welches finanzielle Gesamtvolumen wäre notwendig, um die gesamte Infrastruktur im Ostseeraum auf das Niveau der EU anzuheben?

Welche Bedeutung kommt beim Infrastrukturaufbau der Kreditvergabe internationaler Organisationen wie dem Internationalen Währungsfonds, der Europäischen Investitionsbank oder der Weltbank zu?

Umfassendes Zahlenmaterial steht dazu nicht zur Verfügung.

Für die assoziierten Staaten wurde gemäß TINA-Schlussbericht vom Oktober 1999 der Investitionsbedarf in Verkehrsinfrastruktur von internationaler Bedeutung für den Zeitraum 1999 bis 2015 ermittelt mit:

Land	Verkehrsträger Straße (MECU)	Verkehrsträger Schiene (MECU)
Estland	290	260
Lettland	376	942
Litauen	517	1 317
Polen	17 550	14 612

Für die Russische Föderation liegen entsprechende Zahlen nicht vor.

Ohne die Inanspruchnahme günstiger Kredite der internationalen Finanzinstitute (z. B. Weltbank, EBRD usw.) ist eine Realisierung der geplanten Infrastrukturprojekte nicht möglich. Jedoch darf auch bei guten Konditionen für Kredite nicht übersehen werden, dass Zins und Tilgung aufgebracht werden müssen. Diese Beträge sind aus den Haushalten künftiger Jahre aufzubringen und vermindern dann den Investitionsspielraum.

56. Ist für die Bundesregierung der privatfinanzierte Straßenbau in der östlichen Ostseeregion eine sinnvolle Ergänzung zur staatlich finanzierten Infrastruktur?

Die Bereitstellung leistungsfähiger Verkehrsinfrastruktur ist eine Grundvoraussetzung zur Sicherung von Mobilität, Wirtschaftswachstum und Beschäftigung. Da die nationalen Haushalte diese Anforderungen nicht hinreichend erfüllen können, gibt es seit längerem Bemühungen, stärker privates Kapital bei der Infrastrukturfinanzierung heranzuziehen. Allgemein gültige Modelle für öffentlich-private Partnerschaften (public-private partnership – PPP) gibt es nicht. Es sind projektbezogene Lösungen zu entwickeln, um erfolgreich privates Kapital akquirieren zu können. Diese benötigen aus heutiger Sicht stets einen Beitrag aus nationalen Haushalten oder staatliche Garantien.

Als besondere Schwierigkeiten in den mittel- und osteuropäischen Staaten sind dabei das vergleichsweise geringe Verkehrsaufkommen, das geringe Einkommen der Bevölkerung und die schwachen Währungen anzusehen. Gerade bei großen Infrastrukturvorhaben wird das Gelingen eines PPP-Finanzierungsmodells deshalb entscheidend von der Höhe des staatlichen Engagements und vor allem der frühzeitigen Abklärung der Risikoteilungen abhängen. Nur wenn ein erheblicher Teil der benötigten Gelder staatlich finanziert wird, könnten Teile privat finanziert werden. An den Einsatz privater Mittel sollte daher nicht die Erwartung geknüpft werden, die Finanzierungsprobleme umfassend zu lösen.



In Deutschland sind seit September 1994 mit dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) die rechtlichen Voraussetzungen zur Anwendung des Betreibermodells im Bundesfernstraßenbau gegeben. Aufgrund der europäischen Rahmenbedingungen ist das Betreibermodell derzeit beschränkt auf neu zu errichtende Brücken, Tunnel und Gebirgspässe im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen, mehrstreifigen Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr (autobahnähnlich ausgebaute zweibahnige Bundesstraßen).

Auf der Grundlage dieses Gesetzes können der Bau, die Erhaltung, der Betrieb und die Finanzierung von Bundesfernstraßen an Private übertragen werden. Zur Refinanzierung erhält der Private das Recht zur Erhebung von Mautgebühren. Mit dem Betreibermodell können Maßnahmen frühzeitig realisiert werden, die mit konventioneller Haushaltsfinanzierung auf absehbare Zeit nicht gebaut werden könnten. Drei Projekte werden derzeit in der Ostseeregion – als Ergänzung zur Finanzierung aus öffentlichen Haushalten – nach dem Betreibermodell realisiert:

#### A) Baulast Bund

Nr.	Land	Maßnahme	Sachstand
1	MV	B 96n: Strelasundquerung zur Insel Rügen	Machbarkeitsuntersuchung liegt vor; Gemeinsame Erklärung zur Finanzierung zw. Bund und Land unterzeichnet*)

#### B) Baulast Gemeinde

2	SH	B 75/B 104: Tunnelneubau Travequerung Lübeck (Ersatz Herrenbrücke)	Ideenwettbewerb**); Vereinbarung zur Baulastübernahme am 16.09.1997; Konzessionsnehmer Konsortium Hochtief / Bilfinger-Berger; Planfeststellung läuft
3	MV	B 103: Warnowquerung Rostock	Ideenwettbewerb**); Konzessionsnehmer Bouygues; 1. Spatenstich am 02.12.99

\*) = Konzession wird erst auf der Grundlage bestandskräftiger Planfeststellungsunterlagen ausgeschrieben.

\*\*\*) = Konzession wird bereits im Vorfeld der Planung und Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ausgeschrieben.

### VII. Zur sicherheitspolitischen Situation in der Ostseeregion

57. Wie beurteilt die Bundesregierung die sicherheitspolitische Lage in der Ostseeregion und wie hat sie sich in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?

Welche Rolle spielt in diesem Zusammenhang das Trinationale Korps (Dänemark, Deutschland, Polen)?

Der sicherheitspolitische Paradigmenwechsel nach dem Ende des Kalten Krieges wurde an kaum einem Ort so deutlich wie im Ostseeraum. An die Stelle der früheren Konfrontation trat eine besonders intensive Zusammenarbeit im Bereich der Sicherheitspolitik. Dabei hat das Nordatlantische Bündnis von Anfang an eine besondere Anziehungskraft auf die Ostseeanrainer ausgeübt. Mit der „Partnerschaft für den Frieden“ und dem Euro-atlantischen Partnerschaftsrat ist es der Allianz gelungen, alle Staaten der Region in eine umfassende sicherheitspolitische und militärische Zusammenarbeit einzubinden. Im Vordergrund

stehen dabei Aufbau und Reform der Streitkräfte, Ausbildung, Zusammenarbeit bei internationalen Krisenmanagementoperationen und Vertrauensbildung in der Region.

Mit dem Beitritt Polens sind drei der Ostseeanrainer NATO-Mitglieder. Estland, Lettland und Litauen haben ihren Wunsch nach einem NATO-Beitritt ausdrücklich bekräftigt; Schweden und Finnland unterstützen die Anstrengungen des Bündnisses durch ihre intensive Mitarbeit in der Partnerschaft für den Frieden. Die Russische Föderation schließlich ist über den NATO-Russland-Rat ebenfalls in die Zusammenarbeit eingebunden.

Die baltischen Staaten Estland, Lettland und Litauen beteiligen sich mit dem baltischen Bataillon BALTBAT an den NATO-geführten Friedensoperationen im früheren Jugoslawien. Damit leisten diese drei Ostseeanrainer einen aktiven Beitrag zur Sicherheit und Stabilität in Europa. Zugleich ist der Einsatz des (vor allem von Dänemark unterstützten) BALTBAT ein Beweis für den Erfolg der regionalen Zusammenarbeit. Mit deutscher Hilfe wurde ein gemeinsamer Marineverband der Länder Estland, Lettland und Litauen geschaffen (BALTRON). Unter maßgeblicher Beteiligung Norwegens entstand das gemeinsame Luftüberwachungssystem BALTNET. Die Koordinierung der Unterstützung für die gemeinsame Verteidigungsakademie (BALTDEFCOL) hat Schweden übernommen. Deutschland leistet auch hierfür einen erheblichen Beitrag.

Die regionale Zusammenarbeit im Bereich der Sicherheits- und Verteidigungspolitik ist eine der erfreulichsten Entwicklungen der letzten Jahre im Ostseeraum. Estland, Lettland und Litauen haben große Anstrengungen unternommen, ihre Streitkräfte umzustrukturieren und ihnen die Wahrnehmung von friedenserhaltenden und humanitären Aufgaben zu ermöglichen. Dabei ist im Rahmen der NATO-Initiative „Partnerschaft für den Frieden“ eine noch vor wenigen Jahren kaum vorstellbare Transparenz entstanden, die wesentlich zur Stabilität des Ostseeraums beiträgt.

Transparenz und Stabilität des Ostseeraums sind neben den deutschen Anstrengungen auch wesentlich auf das große Engagement Schwedens und Finnlands zurückzuführen. Die Erfolge bei der Unterstützung Estlands, Lettlands und Litauens sind ein Modell für andere Regionen.

Das 1999 in Dienst gestellte Multinationale Korps Nordost (MNK NO) vereint 3 NATO-Mitgliedstaaten im Ostseeraum. Hervorgegangen aus dem Deutsch-Dänischen NATO-Hauptquartier ‚LANDJUT‘, ist es derzeit der einzige multinationale Großverband von Heereskräften in dieser Region.

Mit der Beteiligung des neuen NATO-Partners Polen an einem multinationalen Korps und der Entscheidung für den Standort Stettin als Sitz des Korpsstabes wurden Beistandsverpflichtungen, wie sie sich aus der NATO-Mitgliedschaft ergeben, im Sinne der Osterweiterung visualisiert. Im Rahmen der Partnerschaft für den Frieden (Partnership for Peace – PfP) und „im Geiste von PfP“-Projekten ist das MNK NO auch in die Zusammenarbeit mit den anderen Ostseeanrainern eingebunden. Damit leistet das Korps einen Beitrag zur Sicherheit und Stabilität in der Region.

Hauptauftrag des Korps ist die gemeinsame Verteidigung im Rahmen des Artikel 5 des NATO-Vertrags. Zusätzlich steht der Korpsstab im Rahmen multinationaler Krisenbewältigung bis hin zu friedensunterstützenden Einsätzen zur Verfügung. Darüber hinaus bereitet sich der Stab auf Rettungseinsätze und humanitäre Einsätze einschließlich der Katastrophenhilfe vor – eine Besonderheit dieses multinationalen Stabes, ist doch Katastrophenhilfe i. d. R. eine rein nationale Angelegenheit. Der wahrscheinliche Einsatzraum für Rettungseinsätze und Katastrophenhilfe wird dabei in der Region liegen.

58. Welche Folgen ergeben sich daraus für Deutschland?

Deutschland wird weiterhin gemeinsam mit den Partnern im Ostseeraum eng zusammenarbeiten. Wir sollten unsere Unterstützung im Rahmen der Allianz und der Partnerschaft für den Frieden, aber auch im Rahmen der zahlreichen regionalen Initiativen fortsetzen.

59. Schätzt die Bundesregierung das militärische Potential (u. a. konventionelle und nukleare Waffensysteme) im Raum Königsberg (Kaliningrad) als Problem für die Ostseeregion ein?

Wenn ja, mit welchen sicherheitspolitischen Maßnahmen will sie dieser Herausforderung begegnen?

Die Aufgabe wichtiger Stützpunkte und Logistikeinrichtungen in Estland, Lettland und Litauen erzwang die Reduzierung der Baltischen Flotte Russlands um annähernd 50 %. Das Kaliningrader Gebiet (Oblast Kaliningrad) hat dadurch für die russischen Streitkräfte grundsätzlich an Bedeutung gewonnen. Das Gebiet verfügt mit Baltiysk über den einzigen ganzjährig nutzbaren russischen Marinestützpunkt und Seehafen an der Ostsee. Als Folge dieses Kräfteabbaus verlor die Baltische Flotte strategische Einsatzoptionen (z. B. Einnahme Ostseezugänge) und leistet heute mit dem Auftrag, das russische Territorium gegen seewärtige Angriffe zu schützen, nur noch einen rein defensiven Beitrag zur Landesverteidigung. Die Aufteilung des Operationsgebietes in zwei weiträumig von einander getrennte Abschnitte (Danziger Bucht, Finnischer Meerbusen), die Verlängerung der in Krisenzeiten verwundbaren Transportwege über See sowie die von litauischer Zustimmung abhängige Versorgung über Transit-Korridore sind einschränkende Faktoren für Stärke, Bewaffnung und Schlagkraft der russischen Streitkräfte im Kaliningrader Gebiet (Oblast Kaliningrad). Die Transitregelung mit Litauen erfordert die Anmeldung der Transporte nach Art und Umfang. Der Transport nuklearen, chemischen und biologischen Materials über litauisches Staatsgebiet ist nicht zulässig.

Eine Reduzierung der Baltischen Flotte auf Flottillengröße, allerdings unter Beibehaltung des Flottenstatus, ist wahrscheinlich. Mit diesem reduzierten Umfang könnte sie in Krisen- bzw. Kriegszeiten nicht mehr alle Aufträge gleichzeitig erfüllen. Schwerpunkte dürften deshalb auf der Sicherung des Zugangs zum russischen Kernland (Bereich Finnischer Meerbusen, St. Petersburg) und dem Schutz der seewärtigen Verbindungswege zum Kaliningrad Oblast liegen. Die Verteidigungslast für die Exklave selbst müssten die Luftverteidigung bzw. die landgebundenen Truppenteile übernehmen. Die in den letzten Jahren mangelnde Geldmittelzuweisung für den Verteidigungshaushalt hat eine Reorganisation der Streitkräfte auch im Oblast Kaliningrad verzögert. An der insgesamt niedrigen Einsatzbereitschaft der Streitkräfte in der Region wird sich auch auf längere Sicht nichts ändern. Die Fähigkeiten der Baltischen Flotte ermöglichen kurz- bis mittelfristig ohne massive Unterstützung durch die Militärbezirke und Teilstreitkräfte in der Russischen Föderation keine erfolgreiche Offensive gegen die schwach bewaffneten Länder Estland, Lettland und Litauen oder die militärisch besser ausgestatteten Ostseeanrainer. Das militärische Potential im Oblast Kaliningrad selbst spielt somit in Bezug auf die Ostseeregion eine eher untergeordnete Rolle.

Da das militärische Potential im Oblast Kaliningrad derzeit nicht als Herausforderung angesehen wird, sind über die an anderer Stelle beschriebenen Bemü-

hungen um die Integration der Russischen Föderation hinaus keine besonderen sicherheitspolitischen Maßnahmen vorgesehen.

60. Was unternimmt die Bundesregierung, um die Heranführung der baltischen Staaten an die euro-atlantischen Strukturen voranzubringen?

Die Bundesregierung setzt sich unverändert für die Festigung von Stabilität und Sicherheit durch Zusammenarbeit im gesamten Ostseeraum ein. Sie verfolgt dieses Ziel sowohl im multilateralen Rahmen – zum Beispiel über die NATO-Partnerschaft für den Frieden – als auch im Rahmen regionaler Strukturen und Initiativen, siehe dazu auch Antwort auf Frage 57.

Die Bundesregierung steht zu den Aussagen des Washingtoner Gipfels der Staats- und Regierungschefs der NATO. Die Allianz bleibt offen für neue Mitglieder, die willens und fähig sind, die Pflichten der Mitgliedschaft zu übernehmen, und deren Aufnahme die Sicherheit und Stabilität in Europa insgesamt erhöhen würde.

In diesem Zusammenhang unterstützt die Bundesregierung Estland, Lettland und Litauen bei ihren Aktivitäten im Rahmen des in Washington aufgelegten „Aktionsplanes für Mitgliedschaft“ (Membership Action Plan, MAP). Der MAP leistet bedeutenden Stabilitätstransfer in die teilnehmenden Transformationsstaaten Mittel- und Osteuropas, darunter auch Estland, Lettland und Litauen. Sowohl auf multilateraler Ebene im Rahmen der Allianz wie auch durch bilaterale Hilfe trägt die Bundesregierung dazu bei, Sicherheitspolitik und Streitkräfte Estlands, Lettlands und Litauens an die euro-atlantischen Strukturen heranzuführen.

61. Wie beurteilt die Bundesregierung die Migration aus dem Ostseeraum nach Deutschland?
- Aus welchen Ländern und in welcher Größenordnung kommt es zu Wanderungsbewegungen nach Deutschland und wie werden sich diese in Zukunft entwickeln?
  - Was hat die Bundesregierung im Zeitraum von 1989 bis 1999 unternommen, um einer Zunahme der Migration präventiv entgegenzuwirken?
  - Welche Projekte werden aktuell unterstützt und welche sind in der Planung?

Nennenswerte Zuwanderungen von Ausländern aus den neun Ostseeanrainerstaaten nach Deutschland sind in den letzten zehn Jahren lediglich aus der UdSSR (1990 und 1991) bzw. der Russischen Föderation (ab 1992) und aus Polen zu verzeichnen. Diese Zuwanderungen beruhen größtenteils auf der Aufnahme jüdischer Emigranten aus der ehemaligen Sowjetunion (zwischen 1990 und 1998 über 102 000 Personen), auf Familiennachzügen, auf der Zunahme binationaler Eheschließungen, auf der Beschäftigung von Werkvertragsarbeitnehmern aus Polen (bis zu 21 550 Arbeitnehmer) und Lettland (bis zu 370 Arbeitnehmer) sowie von Grenzarbeitnehmern aus diesen beiden Staaten, der Russischen Föderation, Litauen und Estland (bis zu insgesamt 3 500 Arbeitnehmer).

Hinsichtlich der Werkvertrags- und der Grenzarbeitnehmer bestehen Regierungsvereinbarungen mit den zuvor genannten Staaten. Es handelt sich dabei zum einen um Arbeitnehmer in Unternehmen dieser Länder zur Ausführung von Werkverträgen in Deutschland und zum anderen um junge Arbeitnehmer zwischen 18 und 40 Jahren mit abgeschlossener Berufsausbildung und Grundkenntnissen der deutschen Sprache für eine bis zu 18 Monaten dauernde Beschäftigung bei deutschen Arbeitgebern mit dem Ziel der Verbesserung der beruflichen und sprachlichen Kenntnisse.

Die Zuzüge sind im Wesentlichen konstant geblieben und seit 1996 – mit einer nicht erwähnenswerten Ausnahme des EU-Mitgliedstaates Schweden im Jahre 1998 – rückläufig.

Die zu Frage 61 im Anhang beigefügten Wanderungsstatistiken des Statistischen Bundesamtes weisen die zwischen den Ostseeanrainerstaaten und Deutschland seit 1990 erfolgten Zu- und Fortzüge ausländischer Staatsangehöriger aus:

Die Zahlen beruhen auf An- und Abmeldungen bei den örtlichen Meldebehörden, die Grundlage für die Wanderungsstatistiken der Statistischen Landesämter sind. In den Wanderungsstatistiken können auch ausländische Staatsangehörige erfasst sein, die sich nur besuchsweise bei Verwandten oder Bekannten in Deutschland aufhalten, der Meldepflicht unterliegen und dieser nachgekommen sind. Die Anzahl dieser ausländischen Besucher ist nicht bekannt.

Aufgrund des Verlaufs in den letzten Jahren und der geltenden ausländer- und asylrechtlichen Gesetze ist nicht mit wesentlichen Veränderungen zu rechnen. Eine verstärkte Zuwanderung von Staatsangehörigen aus Polen, Lettland, Litauen und Estland könnte nach dem Beitritt dieser Staaten zur Europäischen Union und nach Ablauf von Übergangsfristen für die Gewährung der vollen Arbeitnehmerfreizügigkeit und Niederlassungsfreiheit einsetzen. Eine verlässliche Größenordnung möglicher Wanderungsbewegungen kann zurzeit nicht vorhergesagt werden.

Nicht absehbar ist die Entwicklung der unerlaubten Einreisen und der Schleuserkriminalität an den Landgrenzen zu Polen, Dänemark und an der deutschen Seegrenze.

An der deutsch-polnischen Grenze ist im Vergleich des Jahres 1999 mit dem vorherigen Jahr ein Rückgang festzustellen. Die Anzahl der unerlaubt eingereisten Personen hat sich um 42 % auf 2 796 (1998: 4 847) verringert. Festzustellen ist ebenfalls ein Rückgang der Schleuserkriminalität mit der Folge, dass sich auch die Anzahl der aufgegriffenen Schleuser (1999: 280 Personen/1998: 372) und Geschleusten (1999: 1 086 Personen/1998: 1 642) reduziert hat. Die Erfolge beruhen auf der besonders hervorzuhebenden guten Zusammenarbeit mit Polen (siehe hierzu Absatz 4 der Antwort zur nachstehenden Frage).

Demgegenüber wurden 1999 an der Grenze zu Dänemark 1 007 unerlaubt eingereiste und 133 geschleuste Personen festgestellt. Im Jahr davor waren es lediglich 324 unerlaubte Einreisen und 47 Geschleuste.

Aus den anderen sieben Ostseeanrainerstaaten sind nach den vorliegenden Erkenntnissen unerlaubte Einreisen und Schleusungen marginal.

Aufgriffe zwischen 1993 und 1995 zeigen, dass auch der Seeweg über die Ostsee für unerlaubte Einreisen und Schleusungen genutzt wird. Erstmals wurde im Jahr 1993 die organisierte Einschleusung durch chinesische Straftäter über die Ostsee aufgedeckt. Im Juni 1995 wurde eine Gruppe von 72 afghanischen Staatsangehörigen mit einem umgebauten, unter russischer Flagge fahrenden Fischkutter von Litauen aus auf die Insel Rügen eingeschleust. Im August des gleichen Jahres wurden 70 afghanische und 2 srilankische Staatsangehörige

17 Seemeilen nordöstlich von Rügen aus einer Rettungsinsel von einer Fähre geborgen und nach Dänemark verbracht. Weitere Schleusungen wurden danach nicht mehr festgestellt und auch die gemeinsamen grenzpolizeilichen Operationen der Ostseeanrainerstaaten erbrachten keine weiter gehenden Erkenntnisse.

Für unerlaubte Einreisen und Schleusungen in die skandinavischen Ostseeanrainerstaaten wird inzwischen auch Deutschland als Transitland genutzt. Vornehmlich Staatsangehörige aus dem Irak und Jugoslawien reisen unerlaubt nach Schweden weiter. Dabei handelt es sich neben Personen, die direkt nach Skandinavien gelangen wollen, oftmals um Asylbewerber, deren Anträge in Deutschland oder einem anderen Schengenstaat abgelehnt wurden oder deren Ablehnung unmittelbar bevorstand.

Es ist nicht auszuschließen, dass das weiterhin vorhandene Wirtschaftsgefälle zwischen den westeuropäischen Staaten und den Herkunftsländern sowie das Andauern oder die Neuauslösung nationaler Konflikte zu einer Zunahme unerlaubter Einreisen nach Deutschland führen könnte. Aufgrund der geographischen Lage werden die mittel- und osteuropäischen Staaten als Transitländer weiterhin von Bedeutung bleiben. Auf der Landroute gilt dies insbesondere für die Russische Föderation und Polen. Vor dem Hintergrund, dass Polen als Beitrittskandidat zur Europäischen Union weiter bemüht bleiben wird, seine Grenzkontrollen zur Russischen Föderation, zu Litauen, Weißrussland und zur Ukraine zu verbessern und dass ab dem Jahr 1996 von allen Ostseeanrainerstaaten verschiedene Maßnahmen zur Bekämpfung der illegalen Einreise und der Schleuserkriminalität (insoweit wird auf die Antwort zu Frage 61, erster Anstrich verwiesen) vereinbart wurden, ist davon auszugehen, dass andere Routen für unerlaubte Zuwanderungen und Schleusungen genutzt werden. Dies belegen jüngste Statistiken der Grenzschutzdirektion, die eine Zunahme von unerlaubten Einreisen und Schleusungen an den Grenzen zu Dänemark, zu den Niederlanden, zu Belgien, Luxemburg, Frankreich und Österreich ausweisen. Demgegenüber ist die Entwicklung an der deutsch-tschechischen Grenze rückläufig.

- Was hat die Bundesregierung im Zeitraum von 1989 bis 1999 unternommen, um einer Zunahme der Migration präventiv entgegenzuwirken?

Die Änderung des Asylrechts Mitte 1993 führte zu einem Rückgang der Zahl der Asylbewerber aus der Russischen Föderation. Aufgrund der politischen Veränderungen in den mittel- und osteuropäischen Staaten, der Grenzöffnungen, der deutschen Wiedervereinigung und der Auflösung der UdSSR war ein Schwerpunkt die Bekämpfung der unerlaubten Einreisen und der Schleuserkriminalität an den deutschen Ostgrenzen und der Aufbau des Grenzschutzpräsidiums Ost. Hierzu zählen der Auf- und Ausbau der grenzpolizeilichen Infrastruktur an der deutsch-polnischen Landgrenze und des Grenzschutzamtes Rostock zur Sicherung der Seegrenze.

Auf der Grundlage einer Vereinbarung über die polizeiliche und grenzpolizeiliche Zusammenarbeit zwischen Polen und Deutschland unterhält das Grenzschutzpräsidium Ost eine enge Partnerschaft mit Polen. Durch einen Verbindungsbeamten des Bundesgrenzschutzes bei der Hauptkommandantur des polnischen Grenzschutzes wird der Informationsaustausch sowohl auf operativer, hauptsächlich aber auf strategischer Ebene sichergestellt.

Die neue Bundesregierung hat die Zusammenarbeit des Bundesgrenzschutzes mit den polnischen Grenzschutzstellen zur Bekämpfung der Schleuserkrimina-

lität und der illegalen Einreisen an der deutsch-polnischen Grenze durch gemeinsame Grenzkontrollen und den Einsatz neuer technischer Geräte weiter verstärkt und verbessert. Die in der Antwort zur vorhergehenden Frage dargestellten Erfolge bei der Überwachung der deutsch-polnischen Grenze stehen auch im Zusammenhang mit dem deutsch-polnischen Zusammenarbeitsabkommen von 1993. Polen hat seitdem seine Kontroll- und Überwachungsmaßnahmen an seinen Ostgrenzen verstärkt.

In dem in der Frage genannten Zeitraum wurden mit den Republiken Polen, Estland, Lettland und Litauen Rückübernahmeabkommen geschlossen. In diesen Rückübernahmeabkommen verpflichten sich die jeweiligen Vertragsstaaten zur Rückübernahme eigener Staatsangehöriger sowie über deren Außengrenzen eingereiste Drittstaatsangehörige, die im ersuchenden Staat die geltenden Voraussetzungen für die Einreise oder den Aufenthalt nicht oder nicht mehr erfüllen. Das Rückübernahmeabkommen mit der polnischen Regierung ist in ein am 7. Mai 1993 unterzeichnetes Zusammenarbeitsabkommen eingebettet, in dem in Artikel 1 auf die Verpflichtungen zwischen den Regierungen der Schengen-Staaten und der Republik Polen betreffend die Rückübernahme von Personen mit unbefugtem Aufenthalt vom 29. März 1991 Bezug genommen wird. Politischer Hintergrund für diesen Zusammenarbeitsvertrag war die Asylrechtsnovellierung im Jahre 1993. Die Rückübernahmeabkommen haben sich in ihrer Umsetzung bewährt, die bei der Zusammenarbeit mit den Vertragsstaaten gewonnenen Erfahrungen sind positiv.

Mit der Regierung der Russischen Föderation wird der Abschluss eines Rückübernahmeabkommens angestrebt.

Die in der Antwort zur einleitenden Frage erwähnten Werkvertrags- und Gastarbeitervereinbarungen sowie die Zulassung von Saisonarbeitnehmern, die überwiegend aus Polen (etwa 200 000 Personen) kommen und vorwiegend in Betrieben der Land- und Forstwirtschaft (zeitlich begrenzt bis zu 3 Monaten) arbeiten, tragen in gewissem Umfang auch dazu bei, Migrationsbewegungen aus diesen Ländern nach Deutschland und illegale Beschäftigungen zu begrenzen.

- Welche Projekte werden aktuell unterstützt und welche sind in der Planung?

Auf dem Gipfel der Ostseeanrainerstaaten im Mai 1996 in Visby gelangten die Regierungschefs der Mitgliedstaaten des Ostseerates zu der Überzeugung, dass die dringende Notwendigkeit direkter und konzertierter Maßnahmen zur Bekämpfung des organisierten Verbrechens besteht. Es wurde deshalb beschlossen, eine Task-Force der persönlichen Beauftragten der Regierungschefs einzusetzen, die Maßnahmen zur direkten Umsetzung sowie andere konkrete Vorschläge zur Stärkung der regionalen Zusammenarbeit in diesem Bereich erarbeiten sollten.

Deutschland wurde die verantwortliche Koordination für die Bekämpfung der unerlaubten Zuwanderung und der Schleuserkriminalität übertragen. Mit der praktischen Umsetzung dieses Beschlusses wurde das Grenzschutzpräsidium Nord des Bundesgrenzschutzes beauftragt.

Im Jahre 1998 wurde unter den Ostseeanrainerstaaten vereinbart, einen wöchentlichen Situationsbericht zu erstellen, der die besondere aktuelle Lage im Ostseeraum darstellt und u. a. eine Liste verdächtiger Schiffe beinhaltet, die im Zusammenhang mit strafbaren Handlungen stehen könnten. Dieser Bericht gibt komprimiert die Lage im Hinblick auf unerlaubte Einreisen, Schleuseraktivitä-

ten, Dokumentenmissbrauch, aber auch andere Deliktsfelder (Kfz-Verschlebung, Drogen, Waffen, Zigaretten etc.) wieder.

Zwischen 1997 und 1999 wurden auf der Grundlage der Beschlüsse der Task-Force vier mehrtägige Hafen-/Seeoperationen (BALTIC GUARD I, II, III und VIVAN) durchgeführt, an denen alle Ostseeanrainerstaaten teilgenommen haben. Deutschland oblag drei-, Schweden einmal die Leitung. Zudem fanden auf Beschluss des von der Task-Force gegründeten Operative Committee im vergangenen Jahr zwei Landoperationen (GREENWAY und OAK) statt, deren Leitung der Russischen Föderation bzw. Lettland oblag; Deutschland war Beobachter. Teilnehmer waren hier Litauen, Polen und die Russische Föderation bzw. Estland, Lettland und die Russische Föderation.

62. Welcher gesamtwirtschaftliche Schaden ist Deutschland nach Schätzung der Bundesregierung v. a. durch Organisierte Kriminalität innerhalb der Ostseeregion in den vergangenen zehn Jahren entstanden?

Der durch organisierte Kriminalität entstehende gesamtwirtschaftliche Schaden kann nicht genau beziffert werden, da sich die entstehenden Schäden in immaterielle und materielle unterteilen und eine konkrete Erfassung aller Primär- und Sekundärschäden so nicht geleistet werden kann. Eine nach Regionen geordnete Erfassung von Schäden und Gewinnen erfolgt nicht. Insofern können Schätzungen bezüglich des jährlichen Schadens in der Ostseeregion nicht abgegeben werden.

In dem seit 1991 vom Bundeskriminalamt auf Basis der Zulieferungen der Landeskriminalämter, des Zollkriminalamtes sowie der Bundesgrenzschutzdirektion erstellten „Bundeslagebild organisierte Kriminalität“ wird versucht, Schäden nach einem bestimmten Strukturraster zu beziffern. Der im Zusammenhang mit organisierter Kriminalität ermittelte Schaden wird ausweislich des „Lagebildes organisierte Kriminalität 1998“ bundesweit insgesamt auf ca. 1,8 Mrd. DM geschätzt, womit er sich gegenüber dem Vorjahr um 0,2 Mrd. DM erhöhte. Die geschätzten Gewinne steigerten sich im Vergleichszeitraum von ca. 733 Mio. DM auf 1,05 Mrd. DM.

Es muss davon ausgegangen werden, dass sich die Gewinne und Schäden über den angegebenen Summen bewegen, da die Triebfeder des Handelns organisierter krimineller Strukturen – der Profit – praktisch in jedem der dem Lagebild zugrunde liegenden Verfahren unterstellt werden kann, jedoch nicht für alle Verfahren Schäden und Gewinne angegeben werden konnten.

63. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung getroffen und welche Vorkerungen sind von der Kieler Sicherheitsexperten-Konferenz auf den Weg gebracht worden, um die Kriminalität im Ostseeraum wirksam zu bekämpfen?
- Welche Schwerpunkte und Projekte gibt es in der internationalen polizeilichen Zusammenarbeit?
  - Welchen Umfang hat die polizeiliche Ausstattung- und Ausbildungshilfe und wie wirkt sie sich aus?

Nachdem die organisierte Kriminalität im Ostseeraum als internationales Problem bewertet wurde, erfolgten 1996 erste Schritte zur gemeinsamen zielgerichteten Bekämpfung durch alle Ostseeanrainerstaaten.



Die Bundesregierung hat sich dabei in erheblichem Maß in die Zusammenarbeit innerhalb der 1996 gegründeten Task-Force gegen das organisierte Verbrechen im Ostseeraum eingebracht und wird dies auch in Zukunft tun. Die Task-Force beschäftigt sich mit gemeinsamen operativen Maßnahmen gegen die Schleusungskriminalität, die internationale Kfz-Verschlebung, den Drogenhandel und -schmuggel, den Schmuggel hochbesteuerteter Waren und die Geldwäsche. Zusätzlich sind umfassende Kommunikationsstrukturen zwischen den beteiligten Staaten hergestellt worden. Durch Beschluss der Task-Force wurden im März 1998 ein Operative Committee (OPC) gegründet und Richtlinien für diese Einrichtung festgelegt. Es wurden Koordinatoren der einzelnen Länder bestimmt, die die von der Task-Force beschlossenen Projekte in nationaler Zuständigkeit umsetzen.

Unter der Leitung des OPC, das im Jahr fünf- bis sechsmal zusammentritt, wurden mehrere „Working-Groups“ eingerichtet, die auf Arbeitsebene durch Experten die verschiedenartigen Deliktfelder aufarbeiten und Vorschläge für gezielte operative Maßnahmen unterbreiten. So leitet Deutschland unter Federführung des Bundesgrenzschutzpräsidiums Nord die „Working-Group Illegal Migration“.

Die durch das Landeskriminalamt Schleswig-Holstein im Oktober 1999 in Kiel durchgeführte Sicherheitskonferenz bot ein Forum für polizeiliche Experten der Ostsee-Anrainerstaaten. Im Rahmen der Konferenz wurden auf Expertenebene Erkenntnisse über organisierte Kriminalität im Ostseeraum und nationale und internationale Bekämpfungsansätze ausgetauscht sowie gemeinsame mögliche Gegenmaßnahmen entwickelt. Durch die mittlerweile regelmäßige Beteiligung der Bundesländer in der Arbeit der Expertengruppen der Task-Force ist zukünftig ein regelmäßig stattfindender und weiterer Erfahrungsaustausch mit dem Ziel der verbesserten Zusammenarbeit sichergestellt.

Daneben ist im Mai 1997 noch die Baltic Sea Region Border Control Cooperation (BSRBCC) als Zusammenschluss der Grenzbehörden der Ostseeanrainerstaaten mit dem Ziel eingerichtet worden, insbesondere an den Seegrenzen die Entwicklung der unerlaubten Zuwanderung und der Schleusungskriminalität zu analysieren und erforderliche Bekämpfungsmaßnahmen zu intensivieren. Deutschland wird die Präsidentschaft in diesem Gremium in der Zeit von Juli 2000 bis Juni 2001 wahrnehmen.

Es ist – vorbehaltlich der Zustimmung der anderen Teilnehmerstaaten – beabsichtigt, während der deutschen BSRBCC-Präsidentschaft in Deutschland ein Seminar sowie mit den beteiligten Staaten eine See- und Hafenoperation zur Bekämpfung der unerlaubten Einreise und Schleuserkriminalität im Ostseeraum durchzuführen.

- Welche Schwerpunkte und Projekte gibt es in der internationalen polizeilichen Zusammenarbeit?

Neben der aktiven Rolle Deutschlands in der Baltic Sea Task Force findet die Zusammenarbeit mit den Ostseeanrainerstaaten bei der Kriminalitätsbekämpfung auch im Rahmen der Beitrittsverhandlungen zur Europäischen Union und dem Schengener Abkommen, dem Dialog der Europäischen Union mit der Russischen Föderation sowie auf Ebene der internationalen polizeilichen Organisation Interpol sowie der Weltzollorganisation WZO statt.

Zusätzlich existieren zahlreiche bilaterale Kontakte mit den betreffenden Staaten zur generellen und einzelfallbezogenen Zusammenarbeit auf allen Ebenen.

Mit den Staaten Estland, Lettland, Polen und der Russischen Föderation hat Deutschland Regierungsabkommen über die Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der organisierten Kriminalität und anderer Straftaten von erheblicher Bedeutung abgeschlossen, die Unterzeichnung eines entsprechenden Abkommens mit Litauen steht bevor. Darüber hinaus wird derzeit mit Polen über ein erweitertes bilaterales Polizei- und Grenzabkommen verhandelt.

Ein wesentliches und erfolgreiches Element der internationalen polizeilichen Zusammenarbeit ist die Entsendung von Verbindungsbeamten. Das Bundeskriminalamt hat Verbindungsbeamte nach Polen, in die Russische Föderation sowie nach Estland, Lettland und Litauen entsandt. Die skandinavischen Staaten, Polen und die Russische Föderation sind durch Verbindungsbeamte in Deutschland vertreten.

- Welchen Umfang hat die polizeiliche Ausbildungs- und Ausbildungshilfe und wie wirkt sie sich aus?

Die polizeiliche Ausbildungs- und Ausstattungshilfe trägt wesentlich dazu bei, die polizeiliche Zusammenarbeit mit den Beitrittskandidaten im Ostseeraum zu festigen und vertrauensvoller zu gestalten.

Im Rahmen der operativen Zusammenarbeit mit Ländern des Ostseeraums hat das Bundeskriminalamt im Jahre 1999 Ausbildungs- und Ausstattungshilfe wie folgt geleistet:

- Stipendiatenausbildung am BKA für Lettland (1 Teilnehmer/1 Teilnehmer Sprachvorbereitung), Litauen (1 Teilnehmer/1 Kurzzzeitstipendiat), Polen (1 Teilnehmer/1 Teilnehmer Sprachvorbereitung), Russische Föderation (1 Teilnehmer/1 Teilnehmer Sprachvorbereitung),
- Ausstattungshilfe für Estland und Litauen (je ein Spezialfahrzeug für die Kriminalpolizei), Lettland (2 Fahrzeuge, Foto- und DV-Ausstattung), Polen (2 Fahrzeuge, 1 Rauschgiftdetektor, PC-Ausstattung).

Für das Jahr 2000 sind weitere Ausbildungs- und Ausbildungshilfemaßnahmen geplant, jedoch noch nicht konkret vereinbart.

64. Wird sich die Bundesregierung für eine Verlängerung der „Baltic Sea Task-Force“ einsetzen, deren Mandat Ende des kommenden Jahres ausläuft?

Die „Task-Force organisierte Kriminalität im Ostseeraum“ wurde 1996 auf dem Ostseegipfel von Visby für die Bekämpfung der internationalen organisierten Kriminalität im Ostseeraum eingerichtet; ihr Mandat wurde auf dem Ostseegipfel von Kolding im April 2000 bis Ende 2004 verlängert. Der Vorsitz wird zum Jahresende von Schweden auf Dänemark übergehen.

Das Mandat der Task Force umfasst die „Ausarbeitung konkreter Maßnahmen zur Stärkung der regionalen Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der organisierten Kriminalität“. Sie wird seit Anfang 1998 von einem sog. Operative Committee (OPC) unterstützt, das als multidisziplinäres Expertengremium die laufenden gemeinsamen Maßnahmen vorbereitet und der Task Force hierüber berichtet. Schwerpunktthemen der Zusammenarbeit sind die Verstärkung des kriminalitätsbezogenen Informationsaustausches (nationale Kontaktstellen, Netz für verschlüsselten Datenaustausch „BALTCOM“) und die Durchführung

gemeinsamer Operationen von Polizei-, Zoll- und Grenzschutzdienststellen der Teilnehmerstaaten, u. a. in den Bereichen Drogen, illegale Einwanderung, Kfz-Diebstahl, hochbesteuerte Waren und Geldwäsche.

Die besondere integrationspolitische Bedeutung der Task Force liegt darin, dass sie Mitgliedstaaten der Europäischen Union, Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums, EU-Beitrittskandidaten und die Russische Föderation in Strukturen internationaler Kooperation auf dem Gebiet der Kriminalitätsbekämpfung zusammenführt. Sie hat mit ihrer Arbeit neue regionale Anstöße für die Bekämpfung der organisierten Kriminalität gegeben. Besonders wichtig sind die von Dienststellen aller bzw. eines kleineren Kreises von jeweils besonders betroffenen Teilnehmerstaaten durchgeführten gemeinsamen Operationen. Deren Wert liegt dabei vor allem auch in der technischen Einübung des Zusammenwirkens verschiedenster Dienststellen und dem gegenseitigen Kennenlernen der unterschiedlichen Kompetenzen, Rechtsvorschriften und Verfahrensabläufe in den beteiligten Ländern. Auf deutscher Seite wirken auch die Küstenländer Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern mit.

#### VIII. Zur politischen Kooperation in der Ostseeregion

65. Wie hat sich die politische Kooperation zwischen den Staaten der Ostseeregion in den vergangenen zehn Jahren – gegliedert nach politischen Ebenen – entwickelt?

In der Kooperation zwischen den nationalen Regierungen kommt dem 1992 gegründeten Ostseerat der Außenminister eine zentrale Bedeutung zu. Der Ostseerat legt politische Leitlinien der ostseespezifischen Zusammenarbeit fest. Dies geschieht durch die jährlich tagende Konferenz der Außenminister sowie durch den Ausschuss Hoher Beamter (AHB, Vertreter der Außenministerien), der die laufenden Abstimmungen durchführt und in der Regel alle zwei Monate zusammentritt. Drei Arbeitsgruppen befassen sich mit den Themen wirtschaftliche Zusammenarbeit, nukleare Sicherheit und Strahlenschutz sowie Förderung demokratischer Institutionen.

Außerdem finden je nach Bedarf Treffen der Verkehrs-, Kultur-, Energie-, Bau-, Bildungs- und Wirtschaftsminister statt, die über den Ostseerat informell miteinander verbunden sind. Seit 1996 finden im Zweijahresrhythmus Ostsee-Gipfeltreffen der Regierungschefs statt. Aufgrund einer Übereinstimmung der Regierungschefs auf dem Ostseegipfel von Kolding (Dänemark) im April 2000 soll der Ostseerat einen Schirm für die ostseebezogene multilaterale Regierungszusammenarbeit seiner Mitglieder bilden. Damit wird eine engere Verzahnung im Interesse eines besseren Informationsaustausches und gebündelter Aktivitäten angestrebt.

Zur Einbeziehung der Europäischen Union in die Ostseezusammenarbeit werden der Ratsvorsitzende der Europäischen Union und der Präsident der Europäischen Kommission zu den Gipfeln eingeladen.

Diese Struktur der unmittelbaren Regierungskooperation wird durch Fachinstitutionen in der Wirtschaft, beim Umweltschutz und in der Kultur ergänzt, an denen auch die subregionale Ebene beteiligt ist. Es handelt sich dabei um Organisationen wie die Helsinki-Kommission (HELCOM) zum Schutz der Umwelt in der Ostsee, die Baltic Sea Chambers of Commerce Association (BCCA), der Business Advisory Council, die Agenda 21 für den Ostseeraum (Baltic 21) und Ars Baltica.

Die norddeutschen Länder sind auf der Ebene staatlicher Zusammenarbeit im Ostseeraum an mehreren Gremien bzw. Konferenzen unmittelbar beteiligt (u. a. Kulturminister, Wirtschaftsminister, Ostseerat-AG Wirtschaftliche Zusammenarbeit, Jugendminister, Operative Committee der Task Force on Organized Crime, HELCOM).

Die Ostseeparlamentarierkonferenz, gegründet 1991 als zunächst jährliche Konferenz der Vertreter der Parlamente, hat sich bei ihrer Konferenz in Mariehamn/Åland (7./8. September 1999) neu als permanente Zusammenarbeit der Parlamente (Baltic Sea Parliamentary Co-operation, BSPC) mit eigenen Arbeitsstrukturen konstituiert. Bemerkenswert an dieser Zusammenarbeit ist die Tatsache, dass neben Vertretern nationaler Parlamente von Beginn an auch Repräsentanten regionaler Parlamente an dieser Zusammenarbeit mitwirken (darunter den norddeutschen Bundesländer Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein sowie der regionalen Parlamente von Åland, der Färöer, Kaliningrads, Kareliens und St. Petersburgs). Die Zusammenarbeit in der BSPC zielt darauf, Gemeinsamkeiten der Ostseeanrainer durch eine enge Zusammenarbeit zwischen den nationalen und regionalen Parlamenten zu stärken, regierungsseitiges Handeln zu begleiten und diesem zusätzliche demokratische Legitimation zu verleihen.

Auf der Ebene subregionaler Zusammenarbeit im Ostseeraum hat sich seit einem ersten Treffen im Oktober 1993 in Stavanger die Konferenz der Subregionen (Baltic Sea States Subregional Conference, BSSSC) zu einem relevanten Ansprechpartner auch für den Ostseerat und die Europäische Kommission entwickelt: Als Interessenvertretung der regionalen Ebene in den Ostseeanrainerstaaten bietet sie den rund 160 so genannten „Subregionen“ mit ihren jährlichen Konferenzen ein Forum zur politischen Meinungsbildung zu Fragen der Ostseekooperation; mit ihren in den vergangenen Jahren aufgebauten Strukturen leistet die BSSSC heute wichtige Beiträge u. a. zur Weiterentwicklung der im Ostseeraum bedeutsamen Politiken und Strategien (z. B. Baltic 21, Nördliche Dimension). Der Vorsitz und das Sekretariat der BSSSC liegen seit Anfang Mai 2000 bei der Wojewodschaft Pommern – und damit erstmals bei einer regionalen Gebietskörperschaft in einem Nicht-EU-Mitgliedstaat.

Befördert insbesondere durch die im Ostseeraum verfügbaren EU-Förderinstrumente (INTERREG, PHARE, TACIS) hat sich das Netzwerk der projektorientierten Zusammenarbeit der Subregionen in den letzten Jahren vervielfacht. Zu Recht gelten die Subregionen mit ihren Formen und Möglichkeiten praktischer Zusammenarbeit heute als unverzichtbarer Leistungsträger der Ostseekooperation. Ohne diese praktischen Beiträge wäre eine Umsetzung zahlreicher Politiken im Ostseeraum kaum oder nur eingeschränkt möglich.

Als Beleg für den Entwicklungsstand des Ostseeraumes als Region ist die Tatsache zu werten, dass die wachsende globale Konkurrenz auch in der Ostseeregion zu einem zunehmenden Wettbewerb unter den Subregionen führt: Es bilden sich inzwischen grenzüberschreitende Kooperationen von Subregionen mit bemerkenswerter ökonomischer Dynamik, die grenzüberschreitenden Strukturwandel organisieren. Beispiele dafür sind die Öresund-Region (Greater Copenhagen/Dänemark, Skåne/Schweden), das Dreieck Helsinki/Uusimaa Region – St. Petersburg – Tallinn oder die Region Stockholm/Mälarsee.

Die intensivierte Zusammenarbeit im Ostseeraum auf der Ebene der Subregionen hat den Prozess der Regionalisierung innerhalb einiger Ostseeanrainerstaaten begleitet. Jüngstes Beispiel ist die zum Jahresbeginn 1999 in Kraft getretene Gebiets- und Funktionalreform in Polen, die die Zahl der Wojewodschaften von 49 auf 16 verringert und die gewählten Selbstverwaltungsorgane in erheblichem Maße mit Kompetenzen und Funktionen ausgestattet hat. Ähnliche Pro-

zesse sind z. B. in Finnland (Funktional- und Gebietsreform 1997) oder in Schweden (Modellversuche, zunächst befristet bis 2001) zu beobachten.

Die für Raumordnung zuständigen Minister der Ostseestaaten arbeiten seit Beginn der 90er Jahre umfassend zusammen, die Kooperation erfolgt im Rahmen des Komitees für Raumentwicklung (Committee on Spatial Development of the Baltic Sea Region CSD/BSR). Beteiligt sind Belarus, Dänemark, Deutschland (Bund sowie die Länder Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein), Estland, Finnland, Litauen, Lettland, Norwegen, Polen, die Russische Föderation (St. Petersburg, Gebiet Kaliningrad und Republik Karelrien) und Schweden. Die Ministerkonferenzen sind eingebunden in einen breiten Kooperationsprozess wie die Durchführung von Workshops, internationaler Seminare und Konferenzen, Entsendung von Experten in die Reformstaaten sowie die Beratungen des Komitees für Raumentwicklung. Seit Mitte der 90er Jahre erfolgt die Zusammenarbeit anhand konkreter transnationaler Projekte. Mit der EU-Gemeinschaftsinitiative INTERREG II C setzen die für Raumordnung zuständigen Minister zugleich Schwerpunktprojekte durch z. B. zu Städte- und Hafennetzen zum Seeverkehr und zu transnationalen Entwicklungszonen. Das Projekt „VASAB 2010 Plus“ bereitet dabei gleichzeitig Schlüsselprojekte für eine Weiterführung der Initiative INTERREG vor (INTERREG III A/B/C).

Die raumordnerische Zusammenarbeit wird durch ein Sekretariat mit Sitz in Danzig koordiniert. Das Budget wird durch freiwillige Beiträge von Ostseestaaten bestritten, insbesondere der nordischen Staaten in Höhe von jeweils ca. 40 TDM. In Deutschland leistet Mecklenburg-Vorpommern jährliche Beiträge in Höhe von ca. 30 TDM. Der Bund und Schleswig-Holstein stellen nur Mittel für konkrete Projekte zur Verfügung.

66. Welche Entwicklung in der Ostseeregion ist durch die Konferenz von Kalmar und die Baltic 21 auf den Weg gebracht worden und welche Resultate können schon heute vorgewiesen werden und in welchen Bereichen besteht Handlungsbedarf?

Im Bereich „Partizipation und stabile politische Entwicklung“ hat es vor allem beim Schutz der Menschenrechte, beim Zivilschutz, bei der Bekämpfung der organisierten Kriminalität und bei der Intensivierung der Kontakte zwischen Regionen und Kommunen spürbare Fortschritte und wichtige Schritte zur Behebung bestehender Probleme gegeben. Alle Staaten der Ostseeregion sind inzwischen Mitglieder der Europäischen Menschenrechtskonvention. Die Integration der russischsprachigen Minderheiten in Estland und Lettland und ihre Beteiligung am öffentlichen Leben ihrer Länder sind durch Gesetze zur Regelung der Staatsangehörigkeit sowie durch Anpassung der Sprachengesetze erheblich erleichtert worden.

Durch die Einrichtung eines Ostseejugendbüros im Jahr 1998 konnten die bereits bestehenden Kontakte beim Jugendaustausch systematisch ausgebaut werden. Die Zusammenarbeit im Jugendbereich ist zz. dabei, weitere Bereiche wie informelle Bildung, Jugendtourismus und berufliche Mobilität (Praktikantenprogramme) zu erschließen. Entsprechende Grundsätze hat zuletzt eine Ostsee-Jugendkonferenz vom 16. bis 18. Juni 2000 in Lübeck formuliert. Die Anzahl der Städtepartnerschaften und insbesondere die Anzahl der Städte im Ostseeraum, die sich an der regionalen Zusammenarbeit beteiligen, hat zugenommen. Der 1993 von 30 Städten gegründete Städteverband „Union of Baltic Cities“ zählt mittlerweile über 100 Mitglieder. Beim Zivilschutz haben sowohl die nationalen Regierungen durch ihre Zusammenarbeit im Ostseerat wie auch die Regionen (vor allem durch entsprechende Beteiligung der deutschen Bundes-

länder) Konzeptionen für eine Verbesserung des grenzüberschreitenden Katastrophen- und Küstenschutzes vorgelegt. Im Ostseerat betreibt Schweden als „lead country“ für den Zivilschutz intensiv eine Vernetzung der zuständigen nationalen und regionalen Behörden, um eine unmittelbare Zusammenarbeit zu etablieren.

Ziel des von den Außenministern der Mitgliedstaaten des Ostseerates anlässlich ihrer 5. Tagung im Juli 1996 in Kalmar verabschiedeten Aktionsprogramms „wirtschaftliche Integration und Wohlstand“ ist es, die Ostseeregion „zu einem integrierten, konkurrenzfähigen und dynamischen Gebiet mit stabilem Wachstum“ weiterzuentwickeln. Die Verwirklichung dieser Ziele wurde in erster Linie durch die grenzübergreifende Zusammenarbeit im Rahmen der EU-Programme INTERREG (EU-Staaten), PHARE (MOE-Länder) und TACIS (Russische Föderation) verfolgt. Allein für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit den MOE-Ländern im Ostseeraum wurden von 1996 bis 1999 rund 78,6 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. 1996 wurde die EU-Initiative INTERREG II C zur transnationalen Zusammenarbeit bei der Raumentwicklung in der Ostseeregion neu eingerichtet.

Zur Förderung des Handels schloss die Europäische Union mit Polen, Estland, Lettland und Litauen Europaabkommen, deren Ziel der Freihandel ist; Estland, Lettland und Litauen schlossen ihrerseits untereinander Freihandelsvereinbarungen, die bis zu einem Beitritt dieser Staaten zur Europäischen Union bestehen bleiben sollen. Vor allem leitete die Kommission mit den genannten Staaten die Verhandlungen über den Beitritt zur Europäischen Union ein und bietet diesen Ländern eine umfangreiche Zusammenarbeit an, um den Beitritt zu erleichtern. Mit der Übernahme des „acquis communautaire“ durch diese Länder werden die wichtigsten Ziele des Aktionsprogramms von Kalmar (Juli 1996) in die Tat umgesetzt. Mit der Russischen Föderation hat die Europäische Union ein Partnerschafts- und Kooperationsabkommen geschlossen, das u. a. auf die Aushandlung eines Freihandelsabkommens gerichtet ist.

Parallel zu diesen Entwicklungen haben die Mitgliedstaaten des Ostseerates auf der Ebene der Regierungschefs, der Außenminister und der Handelsminister seit 1996 Aktionen beschlossen, die dem Integrationsprozess im Ostseeraum weiteren Auftrieb geben. Für Beispiele in dieser Richtung wird auf die Antwort auf Ziffer III, 16 verwiesen.

Für die nachhaltige Entwicklung und zum Umweltschutz im Ostseeraum wurde die Ausarbeitung einer regionalen Agenda 21 initiiert, die unter der Kurzbezeichnung „BALTIC 21“ von den Außenministern bei ihrer Tagung im Juni 1998 in Nyborg angenommen wurde.

67. Wie können die verschiedenen Förderprogramme der EU und diejenigen der Ostseeanrainer insbesondere für die grenzüberschreitenden Vorhaben besser aufeinander abgestimmt und flexibler gehandhabt werden, um die vorhandenen Mittel effizienter einsetzen zu können?

Beabsichtigt die Bundesregierung, sich innerhalb der EU darüber hinaus dafür einzusetzen, dass für die Ostzusammenarbeit zusätzliche Fördermittel zur Verfügung gestellt werden?

Obwohl das CBC-Programm (Cross Border Cooperation) seinerzeit als Komplementärprogramm zu INTERREG aufgelegt worden war, ist eine effektive Zusammenarbeit wegen der unzureichenden Verknüpfung der beiden Förderinstrumente nicht gewährleistet. Der Grund dafür ist die Bereitstellung der Fördermittel aus zwei unterschiedlichen Haushaltslinien: Während INTERREG

aus dem internen Haushalt finanziert wird, kommen die Mittel für PHARE bzw. TACIS aus dem externen Haushalt. Damit verbunden sind unterschiedliche Planungszeiträume (mehrjährige Planung für INTERREG, einjährige Planung für PHARE und TACIS) und unterschiedliche Entscheidungsstrukturen (Bewilligung der INTERREG-Projekte durch den Lenkungsausschuss, Bewilligung der PHARE- bzw. TACIS-Projekte durch die entsprechenden Verwaltungsausschüsse). Auch im Zuge der Neufassung der PHARE/CBC-VO und der INTERREG-Leitlinien ist es nicht gelungen, eine bessere Verknüpfung der beiden Förderinstrumente herzustellen.

Deutschland setzt sich gegenüber der Europäischen Kommission für einen effizienteren Einsatz der vorhandenen Mittel und vor allem für eine bessere Verknüpfung der Förderinstrumente ein.

Konkrete Vorschläge sind hier:

- Im Rahmen der Mittelzuteilung aus den beiden Förderprogrammen sollte die Europäische Kommission eine bestimmte Summe speziell für gemeinsame Projekte vorsehen.
- Der Katalog der im Rahmen von PHARE/CBC bzw. INTERREG förderfähigen Maßnahmen sollte weiter angeglichen werden.
- Der Übergang auf einheitliche Mehrjährigkeit der Programmplanungsinstrumente und die Erhöhung der Kompetenz der gemeinsamen Ausschüsse sollte angestrebt werden.
- Die Mindestgröße bei Projekten sollte aufgehoben werden, um die Gegenfinanzierung auch für kleinere kommunale Einrichtungen zu ermöglichen.
- Die Aufhebung des Territorialprinzips zugunsten des Nutzenprinzips ist zu empfehlen.

Die Bundesregierung ist sehr daran interessiert, dass die Fördermittel für die Ostseezusammenarbeit im Rahmen der bestehenden Förderinstrumente deutlich erhöht werden. So wird der deutsche Beitrag für das INTERREG III B-Programm Ostsee für die Förderperiode 2000 bis 2006 auf 40 Mio. Euro aufgestockt. Auch die übrigen am Programm beteiligten Länder, inklusive der Nicht-EU-Staaten Norwegen und Polen, haben Mittelserhöhungen zugesagt, so dass insgesamt mit einem Programmvolumen von über 100 Mio. Euro gerechnet werden kann.

Die Bundesregierung wird sich ab dem Haushaltsjahr 2000 auch im Rahmen des Förderprogramms „Pilotprojekte Ausland“ verstärkt um die Vorbereitung und Durchführung von Umweltschutzprojekten in den baltischen Staaten bemühen. Dabei ist bei geeigneten Einzelvorhaben auch eine „Verknüpfung“ mit den EU-Fördermitteln denkbar.

68. Durch welche konkreten Schritte wird sich die Bundesregierung für das von Finnland eingebrachte Konzept einer „Nördlichen Dimension“ einsetzen bzw. durch welche konkreten Schritte hat sie sich dafür eingesetzt?

Ist die Bundesregierung bereit, sich innerhalb der EU dafür einzusetzen, dass die am 11./12. November 1999 auf Ebene der Außenminister begonnene institutionelle Zusammenarbeit zu einer regelmäßig einzuberufenden Nordeuropa-Konferenz weiterentwickelt wird?

Das Konzept der „Nördlichen Dimension“ der Politik der Europäischen Union verfolgt das Ziel, gemeinsam mit den Ländern der Region den Wohlstand zu erhöhen, die Sicherheit zu festigen und Gefahren der Umweltverschmutzung,

der Nuklearrisiken und der grenzüberschreitenden organisierten Kriminalität entschlossen zu begegnen.

Die Bundesregierung hat die finnische Initiative zur Entwicklung einer „Nördlichen Dimension“ von Anfang an nachdrücklich unterstützt und an Entscheidungen der Europäischen und der Allgemeinen Räte zur „Nördlichen Dimension“ mitgewirkt. Die vom Allgemeinen Rat am 31. Mai 1999 verabschiedeten Leitlinien zur Umsetzung der „Nördlichen Dimension“ sind während der deutschen EU-Präsidentschaft ausgearbeitet worden. Der Europäische Rat in Köln (3./4. Juni 1999) bezeichnete die „Nördliche Dimension“ als geeignete Grundlage, das Profil der Europäischen Union in der Region zu erhöhen. Der Europäische Rat in Helsinki vom 10./11. Dezember 1999 hat mit nachdrücklicher Unterstützung der Bundesregierung die Europäische Kommission ersucht, in Zusammenarbeit mit dem Rat und in Abstimmung mit den Partnerländern einen Aktionsplan für die „Nördliche Dimension“ in den externen und grenzüberschreitenden Politikbereichen der Europäischen Union auszuarbeiten, der vom Europäischen Rat auf seiner Tagung im Juni 2000 in Feira gebilligt wurde. Die Bundesregierung hat zur Gestaltung des Aktionsplans eigene, eng mit den betroffenen deutschen Küstenländern abgestimmte Vorstellungen entwickelt und diese der Kommission zugeleitet.

Die Außenminister-Konferenz zur „Nördlichen Dimension“ am 11./12. November 1999 war ein wichtiger Schritt bei der Entwicklung des Konzepts der „Nördlichen Dimension“, jedoch nicht der Beginn einer neuen institutionellen Zusammenarbeit auf der Ebene der Außenminister. Die Vorgabe, dass keine neuen Strukturen geschaffen werden sollen, ist eine der grundlegenden Aussagen der finnischen Initiative, die von der Europäischen Union übernommen worden ist. Da bereits Ostseerat und Barentsseerat mit geographischem Bezug zum Ostseeraum bestehen, erscheint es auch zweifelhaft, ob eine regelmäßig einzuberufende Nordeuropa-Konferenz der angemessene Weg zur Stärkung der Ostseekooperation ist. Erfolgversprechender dürfte die stärkere Einbeziehung der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Kräfte in der Region und eine bewusstere Koordinierung im Rahmen bereits bestehender Institutionen sein.

69. Hält die Bundesregierung eine Erweiterung der Ostseezusammenarbeit „von unten“ durch ein politisches Konzept „von oben“ für notwendig?

Wenn ja, wie sollte ein derartiges Konzept aussehen?

Die Ostseekooperation ist stetig „von unten nach oben“ gewachsen („bottom-up Prozess“). Die daraus entstandene Vielzahl der Organisationen, Initiativen und Projekte erhöht zwar den mittlerweile erforderlichen Koordinierungsaufwand, ist jedoch zugleich Ursache für ihre Stärke und Kreativität.

Zu den Akteuren der Ostseekooperation zählen zum Beispiel die Handelskammern (Baltic Sea Chambers of Commerce Association, BCCA), Städte (Union of the Baltic Cities, UBC), Gewerkschaften (Baltic Sea Network), die Kulturinitiative Ars Baltica, die Jugendverbände (Baltic Youth Forum), Tourismusverbände (Baltic Tourism Commission, BTC), die Hafengesellschaften (Baltic Ports Organisation, BPO) sowie Nicht-Regierungsorganisationen in den Bereichen Umweltschutz (Coalition Clean Baltic) und Zivilgesellschaft.

Die nationalen Regierungen haben durch den Ostseerat und die anderen Gremien der intergouvernementalen Zusammenarbeit wesentlich zur Orientierung der Ostseekooperation in Richtung Stabilität, Aufbau demokratischer Institutionen und wirtschaftliche Zusammenarbeit beigetragen. Die Aktivitäten des Ostseerates seit 1992, die regelmäßigen Ostseegipfel der Regierungschefs, fach-



spezifische Ministertagungen sowie zuletzt die Initiative einer Nördlichen Dimension der Europäischen Union steuern den Kooperationsprozess „von oben“.

Die Ostseezusammenarbeit kann in der derzeitigen historischen Lage nicht losgelöst gesehen werden von der übergeordneten politischen Zielsetzung der Europäischen Union, vier weitere Ostseeanrainer in den kommenden Jahren in die Union aufzunehmen. Das Partnerschafts- und Kooperationsabkommen mit der Russischen Föderation (PKA) muss außerdem mit Leben erfüllt werden.

Ob sich in einem erweiterten Europa langfristig ein Wettbewerb einiger großer transnationaler Entwicklungsräume herausbildet oder die Orientierung aller Staaten sich primär auf den globalen Markt richten wird, ist heute noch nicht abzusehen.

Auch in der gegenwärtigen Situation bleibt die Ostseekooperation eine entscheidende Voraussetzung für die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit der Region in einer größeren Europäischen Union, in enger Zusammenarbeit mit der Russischen Föderation. Dazu kann der Ostseerat erhebliche Beiträge leisten. Seine Aufgaben sollten vor allem darin bestehen:

- politische Ziele für die Entwicklung der Ostseeregion zu formulieren,
- den Prozess der Zusammenarbeit der Regionen zu fördern,
- sich auf die verschiedenen staatlichen und nicht-staatlichen, regionalen und lokalen Akteure und Netzwerke im Ostseeraum zu stützen, die unter dem Schirm des Ostseerates ihre Kommunikation verbessern können,
- soweit erforderlich, die verschiedenen Aktivitäten zu koordinieren,
- eine enge Zusammenarbeit und Abstimmung mit der Europäischen Union suchen.

70. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung in diesem Zusammenhang der in den Nachbarländern lebenden deutschstämmigen Bevölkerung für die bilaterale Zusammenarbeit und damit auch für das Zusammenwachsen des Ostseeraums bei?
- Ist es nicht – falls der deutschstämmigen Bevölkerung die Rolle eines Mittlers zukommen sollte – kontraproduktiv, ausgerechnet die deutschen Generalkonsulate in Apenrade, Stettin und Oppeln zu schließen?
  - Welche Maßnahmen will die Bundesregierung ergreifen, um die politische Begleitung und Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, die im Ostseeraum den Schwerpunkt der Arbeit der deutschen Generalkonsulate in Apenrade und Stettin in ihren jeweiligen Ostsee-Euro-Regionen bilden, zu gewährleisten, wenn diese Generalkonsulate nun geschlossen werden sollen?

Deutsche Minderheiten gibt es in einer Reihe von Ostseeanrainerstaaten. Allerdings beträgt in den meisten Staaten die Zahl ihrer Angehörigen nur wenige Tausend: In Dänemark (Nordschleswig) leben etwa 20 000 und in Estland, Lettland und Litauen insgesamt etwa 16 000. Der weitaus größte Teil der in Polen verbliebenen deutschen Minderheit von schätzungsweise einer knappen halben Million Angehörigen lebt in Oberschlesien. Die Region liegt im Länderdreieck von Polen, Tschechien und dem östlichen Deutschland und ist nicht auf den Ostseeraum orientiert. Nur in Stettin, Danzig, Elbing und Allenstein sowie den angrenzenden Gebieten leben Deutsche mit Verbindung zur Ostsee, nach

vorliegenden Schätzungen insgesamt etwa 10 v. H. der Gesamtzahl der Minderheit. In den ostseenahe Gebieten der Russischen Föderation zählen die Angehörigen der deutschen Minderheit im Gebiet Kaliningrad (nördliches Ostpreußen) und im Raum St. Petersburg jeweils nur einige Tausend Russlanddeutsche.

In Anbetracht der im Verhältnis zu den jeweiligen Staatsvölkern sehr kleinen deutschen Minderheiten sollten auf sie keine zu hohen Erwartungen für das Zusammenwachsen des Ostseeraumes gesetzt werden. Die deutschen Minderheiten sind in den letzten zehn Jahren zu geachteten Partnern der Regierungen in den Ländern des Ostseeraumes geworden.

Die Bundesregierung hat sich ihre Entscheidung, im Rahmen der Haushaltskonsolidierung neben einer Reihe von Botschaften und Generalkonsulaten auch die Vertretungen in Apenrade, Oppeln und Stettin zu schließen, nicht leicht gemacht. Angesichts des geringen Anteils disponibler Mittel im Haushalt des Auswärtigen Amtes können die für den Haushalt 2000 vorgegebenen Einsparungen in Höhe von 270 Mio. DM jedoch leider nicht ohne schmerzhaft strukturelle Maßnahmen erbracht werden.

Dank der Regelung der Bonn-Kopenhagener Erklärungen, die den Minderheiten die Grundrechte, das freie Bekenntnis zu ihrem Volkstum und die rechtliche Gleichstellung mit den übrigen Staatsbürgern zusichern, sind die deutsche wie die dänische Volksgruppe mit ihrer geschichtlich gewachsenen Identität und ihren kulturellen und sprachlichen Aktivitäten bestens in die sie umgebende Mehrheitsbevölkerung integriert. Der erreichte sichere Status der Minderheiten wird durch die Schließung des Generalkonsulats Apenrade nicht beeinträchtigt, die Schließung wirkt sich nicht kontraproduktiv auf eine weitere bilaterale Zusammenarbeit aus.

Als Auffanglösung für die Schließung des Generalkonsulats Apenrade erfolgt die Ernennung eines Honorarkonsuls in Apenrade. Bürgernahe Dienstleistungen werden durch seine Ernennung gewährleistet. Der ständige Vertreter des Botschafters in Kopenhagen hält als Beauftragter für die deutsche Minderheit die politischen Kontakte zu den dänischen Stellen und zur deutschen Minderheit.

Die Bundesregierung ist sich des hohen Symbolwerts bewusst, den die Vertretung in Oppeln insbesondere für die Deutschen und Deutschstämmigen im Amtsbezirk hinsichtlich ihres Selbstverständnisses und ihrer Identität hat. Um die konsularische Betreuung sicherzustellen, ist vorgesehen, in Oppeln einen Honorarkonsul zu ernennen, dem ein entsandter Beamter zur Wahrnehmung von Passfunktionen beigegeben werden soll. Die übrigen Aufgaben der Außenstelle sollen auf das Generalkonsulat Breslau übertragen werden.

Die Bundesregierung ist bemüht, die Auswirkungen der Schließung des Generalkonsulats Stettin auf die Beziehungen Deutschlands zu Polen soweit wie möglich abzufedern. Die bisher in Stettin wahrgenommenen Aufgaben wurden auf die Generalkonsulate Danzig und Breslau übertragen. Ferner ist geplant, in Stettin einen Honorarkonsul zu ernennen.

Die politische Begleitung und Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit Polen bleibt Aufgabe aller deutschen Vertretungen in Polen.

## IX. Russland und die Ostseeregion

71. Welche Bedeutung kommt nach Auffassung der Bundesregierung Russland bei der allgemeinen Entwicklung der Ostseeregion zu?

Der Russischen Föderation kommt bei der allgemeinen Entwicklung der Ostseeregion eine hohe Bedeutung zu. Mit St. Petersburg liegt die mit Abstand größte aller Ostseestädte in der Russischen Föderation, die für die Russische Föderation zugleich das Tor zum westlichen Europa symbolisiert. Sicherheit und Stabilität der Ostseeregion sind ohne politische und wirtschaftliche Einbindung der Russischen Föderation in einen Raum, in dem künftig fast alle Ostseeanrainer der Europäischen Union angehören werden, dauerhaft nicht möglich.

Von Bedeutung für die Entwicklung der Region wird auch sein, welche Rolle die Russische Föderation dem Gebiet Kaliningrad im Kontext der Beziehungen zur Europäischen Union und im regionalen Kontext geben will.

72. Welche russlandspezifischen Initiativen haben Deutschland und die EU in den vergangenen zehn Jahren auf den Weg gebracht, um Russland so weit wie möglich in die Ostseeregion als vollwertigen Handelspartner einzubinden?

Die Bundesregierung hat sich in den letzten Jahren für die Integration der Russischen Föderation in die weltwirtschaftlichen Strukturen insgesamt eingesetzt und im Gespräch mit ihren russischen Partnern für die Notwendigkeit dieser Einbindung geworben. Im Rahmen des Transformprogramms hat die Bundesregierung Projekte in einzelnen Sektoren der russischen Volkswirtschaft unterstützt, die der Heranführung an allgemeine Normen des Welthandels (WTO-Standards) dienen.

Mit dem 1994 unterzeichneten und 1997 in Kraft getretenen Partnerschafts- und Kooperationsabkommen hat die Europäische Union den Marktzugang für russische Waren und Dienstleistungen in die Europäische Union durch Einräumung der allgemeinen Meistbegünstigungsklausel entscheidend verbessert und die Voraussetzung für die Schaffung einer Freihandelszone auf lange Frist geschaffen. In der auf deutsche Initiative auf dem Gipfel in Köln im Juni 1999 angenommenen ersten Gemeinsamen Strategie der Europäischen Union gegenüber der Russischen Föderation bekennt sich die Europäische Union zur Integration der Russischen Föderation in die gesamteuropäischen Wirtschaftsstrukturen und in die Weltwirtschaft und erneuert ihre Bereitschaft, die Russische Föderation bei ihren Anstrengungen für einen WTO-Beitritt zu unterstützen.

Diese Maßnahmen dienen auch der handelspolitischen Einbindung der Russischen Föderation in die Ostseeregion. Auf einer auf finnische Initiative organisierten Außenminister-Konferenz zur Nördlichen Dimension der Europäischen Union im November 1999 in Helsinki unter Teilnahme der Russischen Föderation wurden die Bedeutung der wirtschaftlichen Integration und der regionalen Kooperation unterstrichen und konkrete Felder der Zusammenarbeit identifiziert. Die Einbindung der Russischen Föderation in bestehende Kooperationsstrukturen setzt jedoch voraus, dass die Russische Föderation ihrerseits insbesondere im Handelsbereich die Regelungen des Partnerschafts- und Kooperationsabkommens zügig umsetzt.

73. Welche Bedeutung kommt der künftigen Ostsee-EU-Enklave Russlands um Königsberg (Kaliningrad) für die Entwicklung der Ostseeregion zu?
- Wie hat sich die wirtschaftliche Entwicklung in der Region um Königsberg in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?
  - In welcher Relation steht diese Entwicklung zu den anderen Ostseeanrainerstaaten?
  - Wie will die Bundesregierung eine für die gesamte Ostseeregion förderliche Entwicklung dieses Gebietes unterstützen?
- Welche Konsequenzen könnten sich für den Fall ergeben, dass sich diese Region nachhaltig schlechter entwickeln sollte als der Rest der Ostseeregion?

Das Gebiet hat für die Russische Föderation und die Ostseeregion insgesamt Bedeutung.

Die Wirtschaft und Infrastruktur des Gebiets Kaliningrad wurden nach Angaben aus der Russischen Föderation in den letzten Jahren vernachlässigt. Produktion und Lebensstandard gingen nach der Öffnung des Gebiets zurück. Auch die Einrichtung einer besonderen Wirtschaftszone im Januar 1996 hat offenbar zu keiner spürbaren Belebung der Wirtschaft geführt. Zu den für die ganze Russische Föderation typischen Hemmnissen werden lokale Negativfaktoren hinzugechnet, wie die zurückgebliebene Infrastruktur, übermäßige Bürokratie, protektionistische Vorstellungen, fehlende Moskauer Fördermittel und Widersprüche zwischen föderalen und regionalen Gesetzen. In jüngerer Zeit wird in Kaliningrad (Königsberg) verstärkt auf internationale Wirtschaftskontakte gesetzt, wobei das Engagement deutscher Unternehmen willkommen ist. Diese positive Entwicklung wird von der Bundesregierung begrüßt.

Die Bundesregierung unterstützt nachdrücklich Initiativen im Rahmen der Nördlichen Dimension der Europäischen Union und des Ostseerates zur Verbesserung der Lage des Kaliningrader Gebiets. Diese multilateralen Rahmen sind am besten geeignet, um gemeinsam mit der Russischen Föderation Lösungen für die Probleme der Region zu erarbeiten.

74. Welche Wachstumschancen sieht die Bundesregierung in Nordwest-Russland, welches sind die ökonomischen Grundlagen dafür und wie schätzt sie die politischen Rahmenbedingungen für eine möglichst optimale Nutzung dieser Wachstumschancen ein?
- Welche Verbesserungen – auf welchen Ebenen und in welchen Bereichen – hält die Bundesregierung hier für erforderlich?
  - Welchen Beitrag könnten aus Sicht der Bundesregierung die Ostseepartner Russlands dabei leisten?
  - Ist die Bundesregierung bereit, dafür gegenüber den anderen Ostseepartnern eine Initiative zu ergreifen, und wenn ja, welche?

Die Region Nordwestrussland besteht aus Föderationssubjekten mit sehr unterschiedlichen politischen und ökonomischen Rahmenbedingungen und dementsprechend unterschiedlichen Wachstumschancen. Für das ganze Gebiet gelten vor allem Transportwesen und Logistik als Wachstumsmarkt, da ein großer Teil des russischen Außenhandels mit Nord-, West- und Mitteleuropa über den Nord-Westen der Russischen Föderation abgewickelt wird. Grundlage für wirtschaftliches Wachstum ist die Verbesserung der oben genannten politischen und

ökonomischen Rahmenbedingungen, vor allem bei der Rechtssicherheit, ohne die dringend benötigte Investitionen ausbleiben dürften. Die Bundesregierung und die anderen Ostseepartner der Russischen Föderation unterstützen hierzu Maßnahmen internationaler Finanzinstitutionen wie Weltbank und EBWE, der Europäischen Union (TACIS, Nördliche Dimension) sowie des Ostseerates in Nordwestrussland nachdrücklich. Die Regierung der Russischen Föderation und die Regionen Nordwestrusslands arbeiten im Ostseerat und den anderen regionalen Foren mit großem Interesse mit. Insofern sind positive Konsequenzen dieser Zusammenarbeit für die Verbesserung der Rahmenbedingungen in Nordwestrussland zu erwarten.

75. Worin besteht der Beitrag der Bundesregierung, die Einbeziehung Russlands in die sicherheitspolitischen Konsultationen in der Region zu festigen?

Die NATO-Russland-Grundakte vom Mai 1997 ist die Grundlage umfassender sicherheitspolitischer Konsultationen. Trotz erheblicher Meinungsverschiedenheiten über die Politik und das militärische Vorgehen auf dem Balkan insbesondere während des Kosovo-Krieges ist die turnusmäßige Konsultation nie ganz abgerissen. Seit dem Besuch des NATO-Generalsekretärs Mitte Februar 2000 in Moskau steht nunmehr eine schrittweise Wiederbelebung im gesamten Themenspektrum in Aussicht. Hierbei konnte Deutschland dank guter bilateraler Beziehungen eine konstruktive Mittlerrolle übernehmen. Die Einbeziehung der Russischen Föderation in die sicherheitspolitische Zusammenarbeit in Europa wurde von Bundeskanzler Schröder mit der russischen Führung und von Bundesaußenminister Fischer mit Außenminister Iwanow bei verschiedenen Anlässen besprochen.

Die Bereitschaft zur Revitalisierung der bilateralen militärpolitischen/militärischen Beziehungen wird durch das für 2000 vereinbarte Jahresprogramm mit 33 Maßnahmen deutlich, auf das sich die Verteidigungsminister Deutschlands und der Russischen Föderation verständigten.

#### X. Kultur- und Bildungspolitik in der Ostseeregion

76. Wie hat sich die kulturelle und bildungspolitische Zusammenarbeit im Ostseeraum in der vergangenen Dekade entwickelt und entspricht diese Entwicklung den Zielvorstellungen der Bundesregierung?

Welche diesbezüglichen Projekte wird die Bundesregierung auf den Weg bringen bzw. hat sie auf den Weg gebracht?

Welche Projekte haben andere Staaten initiiert?

Die Bundesregierung sieht in der multilateralen Kulturkooperation im Ostseeraum ein Instrument, der Umsetzung folgender außenpolitischer Ziele näher zu kommen:

- Regionale Stabilität durch Bewusstmachung einer kulturell fundierten Zusammengehörigkeit,
- Ostseekulturzusammenarbeit als wichtige Brücke nach Nordosteuropa über die Grenzen der Europäischen Union hinaus,

- Einbindung der Russischen Föderation in ein Beziehungsgeflecht, das außerhalb der sonstigen politischen Bündnisstruktur arbeitet,
- Wirtschaftliche Entwicklung durch Förderung von Kulturtourismus,
- Konsolidierung der Demokratie und Förderung von Minderheiten und damit subregionale Anwendung von Europarats- und OSZE-Prinzipien,
- Ausgleich von Defiziten, die durch die jahrelange Trennung von west- und osteuropäischen Partnern die Kommunikation, Zusammenarbeit und den freien Austausch von Kunst und Kultur behindert haben.

Erwähnenswert sind die folgenden, von Schleswig-Holstein und Hamburg mit maßgeblicher Unterstützung der Bundesregierung initiierten Projekte, die Markenzeichen der multilateralen kulturellen Ostseekooperation geworden sind:

- Ars Baltica ist eine Initiative zur Förderung multilateraler künstlerischer Kooperationsprojekte – bislang ohne feste Struktur –, die von Schleswig-Holstein 1990 ins Leben gerufen wurde. Sie kann als Ausgangspunkt der kulturellen Zusammenarbeit im Ostseeraum nach dem Fall des Eisernen Vorhangs bezeichnet werden. Seither haben sich um diese Initiative vielfältige Foren für kulturelle Kooperation gebildet. Die Bundesregierung hat in den vergangenen Jahren zahlreiche Projekte Ars Balticas finanziell unterstützt und ist im Organisationskomitee vertreten.
- Das Baltic Interface Net (BIN) wurde auf Initiative der Kulturbehörde Hamburg entwickelt mit dem Ziel, ein alle Ostseeränderstaaten umfassendes elektronisches Netzwerk in den Bereichen Künste und Medien aufzubauen. Mit dem BIN gibt es eine virtuelle Plattform, ein neuartiges Kommunikationsnetz auf den Ebenen der Information, Kommunikation und gemeinsamen Produktion, die über geografische, technologische und sprachliche Grenzen hinweg den Kulturraum Ostseeregion darzustellen und die Zusammenarbeit auf dem kulturellen Sektor umfassend zu befördern vermag. Die Bundesregierung hat die Ausarbeitung und Umsetzung dieser neuen Dimension des BIN zu einem Aktionsfeld der deutschen Ostseeratspräsidentschaft gemacht und wird sie finanziell sowie politisch unterstützen.

Weitere Kulturprojekte im Ostseeraum sind die

- ArtGenda, die seit 1996 als spartenübergreifende Biennale junger Kunst im Ostseeraum existiert und an der 18 Städte beteiligt sind, die ArtGenda gemeinsam finanzieren. Es ist beabsichtigt, ArtGenda im Jahr 2002 in Hamburg durchzuführen.
- Die Arbeitsgruppe zum Kulturellen Erbe im Ostseeraum arbeitet an der Identifikation gemeinsamer Kultur im Ostseeraum und daran, Wege zur gemeinsamen Bewahrung zu finden. Deutschland ist in der Arbeitsgruppe durch ein Mitglied repräsentiert.

Die Kulturminister der Ostseeränderstaaten treffen sich alle zwei Jahre zu einem Gedankenaustausch. 1997 war die Bundesregierung Gastgeber in Lübeck, das kommende Treffen wird im September 2001 in Kopenhagen stattfinden.

Der Ostseerat hat bislang keine institutionelle kulturpolitische Ausformung. Die Bundesregierung sieht in Ars Baltica das Forum, in dem regelmäßig außer kulturellen Projekten auch weitere kulturelle Fragen des Ostseeraums behandelt werden können. Eine Angliederung von Ars Baltica an den Ostseerat könnte dem Forum Ars Baltica mehr politischen Rückhalt geben und würde es in den Gesamtkontext der verschiedenen Kooperationsfelder im Ostseeraum einbinden.

- Bildungspolitik: Im Rahmen der Hochschulkooperation engagiert sich die Bundesregierung besonders bei der Unterstützung der „Eurofakultät“ in Estland, Lettland und Litauen. Die Eurofakultät wurde auf der Gründungssitzung des Ostseerates im Jahre 1992 ins Leben gerufen und nahm im Wintersemester 1993/94 ihre Tätigkeit auf. Sie hat ihren Sitz in Riga/Lettland mit Zweigstellen in Tartu/Estland und Wilna/Litauen. Ziel der Eurofakultät ist es, insbesondere durch den Austausch von Lehrpersonal die Vermittlung moderner Inhalte sowie zeitgemäßer Lehr- und Forschungsmethoden in den Bereichen Ökonomie, Jura und Politische Wissenschaft zu fördern. Deutschland ist, gemeinsam mit Dänemark, größter bilateraler Geber der Eurofakultät. Gegenwärtig wird im Ostseerat auf Anregung der russischen Seite an einer Ausweitung der Aktivitäten der Eurofakultät auf Kaliningrad gearbeitet. Die Bundesregierung setzt sich nachdrücklich hierfür ein und wird in ihrem Bemühen auch von privaten Einrichtungen unterstützt. Die Eurofakultät Kaliningrad, zunächst begrenzt auf drei Jahre, nahm zum 1. September 2000 ihre Arbeit auf.

1996 wurde eine Arbeitsgemeinschaft von Bildungseinrichtungen, die BALTIC SEA ACADEMY, gegründet. Ziel der Arbeitsgemeinschaft ist die Schaffung einer Plattform, auf der in enger Kooperation gemeinsame Bildungsprojekte im Rahmen europäischer Programme (TACIS/PHARE) durchgeführt werden sollen. Erste gemeinsame Projektanträge wurden im Mai 1998 im „PHARE/TACIS CBC Small Project Facility“ eingereicht.

Darüber hinaus werden eine große Anzahl bilateraler und multilateraler Projekte der Zusammenarbeit und wissenschaftliche Veranstaltungen mit internationalem Adressatenkreis durchgeführt. Ein Beispiel hierfür ist etwa die 1995 unter Vorsitz des Rektors der Hochschule für Musik und Theater Rostock gegründete Association of Baltic Academies of Music (ABAM), ein Verbund aus 15 Hochschulen des Ostseeraums und Israel als assoziiertem Mitglied.

Als weiteres Beispiel ist die Ständige Konferenz der Historiker des Ostseeraums zu nennen, die sich 1996 in Katzow, Mecklenburg-Vorpommern, konstituierte. Die Konferenz mit Koordinierungsbüro an der Ernst-Moritz-Arndt-Universität in Greifswald ist für Historiker und Chronisten aus 10 Ostseeanrainerstaaten Begegnungs- und Diskussionsforum.

- In der jugendpolitischen Zusammenarbeit im Ostseeraum wurde die bilaterale Kooperation auf Regierungsebene und im Jugendaustausch zielstrebig und umfassend ausgebaut. Im Rahmen des deutsch-russischen Jugendaustauschs ist die Zusammenarbeit mit dem Rayon St. Petersburg ein regionaler Schwerpunkt. Gleiches gilt für die Arbeit des deutsch-polnischen Jugendwerks bezogen auf die Region Danzig und Umgebung. Mit Estland (1993), Lettland (1994) und Litauen (1994) wurden Ressortvereinbarungen über bilaterale jugendpolitische Zusammenarbeit unterzeichnet, die Grundlage für einen umfangreichen und erfolgreichen Austausch vor allem von Fachkräften der Jugendarbeit, aber auch für Jugendbegegnungen darstellen. Die multilaterale Zusammenarbeit im Jugendaustausch wird insbesondere im Ostseesekretariat für Jugendangelegenheiten in Kiel koordiniert. Seit 1999 berät und informiert diese Institution Interessierte und führt gemeinsam mit anderen Trägern Fachtagungen durch. Deutschland trägt 50 % der Kosten des Sekretariats. Weitere Geber sind Schweden und Finnland.
- Im Rahmen der schulparterschaftlichen Kooperationen haben sich Initiativen einzelner Schulen gebildet, die durch gegenseitige Begegnungen der Jugendlichen und durch langfristige Projektarbeit verbunden sind (z. B. Mare Baltikum). Die Zahl der in den Bildungsprogrammen der Europäischen Gemeinschaft (Sokrates) verbundenen Schulen im Ostseeraum steigt seit der Einbeziehung Estlands, Lettlands und Litauens kontinuierlich.

Gemäß einer Umfrage des Pädagogischen Austauschdienstes von 1999 bestehen mit den einzelnen Ostseestaaten folgende Schulpartnerschaften:

Dänemark	364
Estland	38
Finnland	135
Lettland	30
Litauen	59
Polen	603
Russ. Föd.	388
Schweden	277

In ergänzende Förderprojekte der Bundesregierung, die durch den Pädagogischen Austauschdienst der Kultusministerkonferenz der Länder betreut werden, sind die Staaten des Ostseeraums einbezogen.

77. Wie beurteilt die Bundesregierung den Aufbau eines Ostsee-Universitätsrings, der sich zu einem globalen Forschungs- und Wissenszentrum entwickeln könnte?

Im Ostseeraum gibt es eine Vielzahl von Initiativen zur Vernetzung der Universitätslandschaft. In Skandinavien gibt es mehrere entwickelte Modelle der Zusammenarbeit, u. a. ein „Baltic University Programm“ koordiniert durch die Universität Uppsala. Deutsche Universitäten pflegen außerordentlich enge Kontakte zu Universitäten in den übrigen Mitgliedstaaten des Ostseerats: Bei der Hochschulrektorenkonferenz (HRK) sind weit über 2000 solcher formalisierter bilateraler Kooperationen gemeldet.

Das vom Ostseerat getragene und von der Bundesregierung unterstützte Projekt der „Eurofakultät“ (siehe auch Antwort zu Frage 76) ermöglicht es den daran beteiligten Universitäten Riga, Wilna, Tartu und Kaliningrad, internationale Lehr- und Forschungsstandards zu erreichen und damit die Grundlagen für eine noch intensivere internationale Hochschulkooperation zu schaffen.

Die deutsche Ostseeratspräsidentschaft prüft derzeit, ob ergänzende Projekte sinnvoll dazu beitragen können, diesen Raum zu einer Wissens- und Informationsgesellschaft weiterzuentwickeln.

78. Welche kulturellen und bildungspolitischen Maßnahmen sind seit dem Regierungswechsel 1998 seitens der Bundesregierung spezifisch für den Ostseeraum ergriffen worden und welche plant sie zu ergreifen?

Neben den bereits seit längerer Zeit in der Durchführung befindlichen Initiativen, die nach wie vor von der Bundesregierung unterstützt werden (siehe Antwort zu Frage 76) sind im kulturellen Bereich insbesondere zu nennen:

- Mögliche Ausweitung des Medienprojekts Baltic Interface Net (BIN) auf die Wirtschaftszusammenarbeit im Ostseeraum. Die Bundesregierung plant im Rahmen der Ostseeratspräsidentschaft und in Zusammenarbeit mit der Kulturbehörde Hamburg im Herbst 2000 ein Symposium durchzuführen, bei dem sich die Experten des BIN mit Interessierten aus der Wirtschaft treffen. In diesem Rahmen sollen Grenzen und Möglichkeiten der Ausweitung des Projekts auf die genannten Kooperationsfelder eruiert werden.



- Die Bundesregierung setzt sich über die allgemeine Hochschulkooperation hinaus für die regionale Ausweitung der „Eurofakultät“ (siehe auch Frage 76) auf die Kaliningrader Staatsuniversität ein. Am 20. September wurde die Eurofakultät Kaliningrad offiziell eröffnet. Die Bundesregierung leistet einen maßgeblichen finanziellen Beitrag für das Projekt. Die Reform der Curricula (Vermittlung von Inhalten, die in der ehemaligen Sowjetunion nicht gelehrt wurden) sowie der Lehr- und Forschungsmethoden haben begonnen. Aus Sicht der Bundesregierung könnte sich eine erfolgreich operierende Eurofakultät der Universität Kaliningrad zu einem Modellprojekt für eine konstruktive Einbindung der Russischen Föderation in die regionale Wissenschafts-, Bildungs- und Forschungs Kooperation entwickeln.

79. Durch welche möglichen Projekte könnte sich der „Kulturraum Ostsee-Region“ gemeinsam präsentieren?

Bei der Entwicklung eines „Kulturraumes Ostsee-Region“ ist zu berücksichtigen, dass von 1933 bis 1990 gemeinsame kulturelle Kontinuität nicht gegeben war. Es wird deshalb eines längeren Entwicklungszeitraums bedürfen, um im Ostseeraum eine umfassende kulturelle Identität wieder entstehen zu lassen.

Von besonderer Bedeutung werden dabei die Medien und neuen Kommunikationstechnologien sein, die sich am ehesten dazu eignen, sowohl verschüttete kulturelle Aktivitäten als auch neue Kulturformen multilateral und bilateral zu transportieren. Die seit zehn Jahren im Ostseeraum arbeitende Kulturinitiative Ars Baltica hat sich zu einem konzeptionellen Dach für multikulturelle Projekte der Ostseestaaten entwickelt. Über diese Gemeinschaftsaktion der Ostseerainer findet eine ständige kultur-künstlerische Präsentation der Ostseeregion in den Bereichen Kunst, Musik, Theater, Literatur und Film statt. Die Bundesregierung unterstützt den Wunsch der politischen Stärkung von Ars Baltica. Nach der in Bergen beschlossenen Reform der Arbeitsweise des Ostseerats sollte Ars Baltica an den Ostseerat angegliedert werden. Dies erfordert multilateralen Konsens, um den sich die Bundesregierung bemüht. Dem gemeinsamen kulturellen Erbe des Ostseeraums widmet sich eine im Rahmen der Ostseekooperation arbeitende Arbeitsgruppe, deren Sekretariat in Stockholm sitzt.

Die tatsächliche Breitenwirkung eines gemeinsamen Kulturraums kann nach Auffassung der Bundesregierung insbesondere die Intensivierung gemeinsamer Kulturtourismusprojekte bewirken. Nach Beschluss des Treffens der Kultusminister des Ostseeraums im September 1999 in Danzig soll dieses Thema weiter behandelt werden. Hier sind neben den Zentralregierungen in erster Linie Kommunen und Regionen gefragt, die bereits vielfältige Zusammenarbeit weiter auszubauen. Der Jugendaustausch könnte durch Verknüpfung mit Praktikanten- bzw. Studienaustausch und Maßnahmen zur Steigerung beruflicher Mobilität Zielgruppen erreichen, die durch den Ansatz des traditionellen Jugendaustauschs nicht angesprochen werden. Eine regional orientierte internationale Aus- und Weiterbildung dürfte für im Ostseeraum operierende Unternehmen von großem Interesse sein. In diesem Zusammenhang ist die Bundesregierung daran interessiert, den bestehenden und institutionell abgesicherten Jugendaustausch im Ostseeraum mit den Bereichen Bildung und Ausbildung/Nachwuchsförderung für kleine und mittlere Unternehmen/Tourismus zu verknüpfen. Nachzudenken wäre z. B. auch über eine Nutzung von bestehenden Programmen zur Verbesserung der Berufsbildung, zur Steigerung der Mobilität von jungen Berufstätigen, zu einer Verbreiterung und Erleichterung des Praktikanten-Austausches, zur Förderung unternehmerischen Nachwuchses, aber auch über Vergünstigungen für junge Leute im Ostseefährverkehr („Youth Ferry Ticket“).

80. Welche Vorstellungen gibt es hinsichtlich der Entwicklung von Museumslandschaften (z. B. im Raum Peenemünde)?

Der Bau und die Unterhaltung von Museen fällt nicht in die Zuständigkeit der Bundesregierung, sondern ist Angelegenheit der Bundesländer. Einzige Ausnahme sind die Institutionen im Bereich des Beauftragten der Bundesregierung für Angelegenheiten der Kultur und der Medien (BKM). Die Bundesregierung kann daher zu der Frage der Museumslandschaften an der Ostseeküste keine Stellung nehmen.

## Anhang zur Frage 7

## Der deutsche Außenhandel mit den Ostseeanrainerstaaten in Mrd. DM

Ein- und Ausfuhren insgesamt:

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Einfuhr Insges.	573,479	643,914	637,546	566,497	616,955	664,233	690,398	772,151	828,200	828,200
Einfuhr EU	289,286	334,938	331,666	272,913	288,289	346,712	388,292	424,431	452,037	455,176
Einfuhr Anrainer	55,668	55,874	55,281	48,888	56,871	61,342	63,642	70,565	72,116	72,116
Ausfuhr Insges.	680,857	665,813	671,203	628,385	690,571	749,539	788,938	888,615	955,17	955,170
Ausfuhr EU	353,373	360,003	364,695	313,230	335,015	415,119	452,697	493,553	539,792	559,565
Ausfuhr Anrainer	72,269	59,385	52,633	50,748	56,288	64,393	71,041	85,104	90,338	90,338
Umsatz Insges.	1254,336	1309,728	1308,749	1194,882	1296,406	1362,004	1479,335	1660,765	1764,156	1783,369
Umsatz EU	642,641	694,938	696,359	586,144	623,303	761,828	840,991	917,983	991,829	1014,739
Umsatz Anrainer	127,937	115,260	111,630	99,637	112,316	121,320	134,683	155,669	160,829	160,829

Einfuhr aus den Ostseeanrainerstaaten:

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999 *
Dänemark	11,146	13,384	14,364	10,550	11,503	12,785	13,040	14,654	13,879	13,379
Finnland	5,888	6,581	6,550	5,649	7,007	7,152	6,821	7,549	8,488	9,068
Schweden	13,446	14,507	14,094	12,548	14,036	13,938	14,589	14,819	16,331	15,613
Estland			0,078	0,166	0,192	0,253	0,311	0,457	0,337	0,419
Lettland			0,285	0,294	0,419	0,580	0,489	0,660	0,604	0,624
Litauen			0,323	0,322	0,419	0,609	0,746	0,904	0,971	1,021
Polen	6,964	7,25	8,287	8,639	10,126	12,413	12,203	14,357	16,444	18,009
Russland	18,224	14,152	11,3	10,720	13,169	13,612	15,443	17,165	15,062	16,342

## Ausfuhr in die Ostseeanrainerstaaten:

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999 *
Dänemark	12,156	12,406	12,977	11,302	12,917	14,363	14,484	16,023	16,563	16,534
Finnland	7,279	5,837	5,659	4,652	5,383	6,909	7,560	8,148	9,580	11,337
Schweden	17,077	14,983	14,630	12,677	15,322	18,399	19,042	20,630	21,874	22,301
Estland			0,128	0,171	0,267	0,369	0,452	0,659	0,764	0,606
Lettland			0,2	0,349	0,508	0,592	0,612	0,888	1,101	0,938
Litauen			0,256	0,502	0,784	0,769	1,070	1,657	1,808	1,463
Polen	7,635	8,475	8,233	9,702	10,353	12,695	16,366	20,666	24,136	24,156
Russland	28,122	17,684	10,55	11,393	10,754	10,297	11,455	16,433	14,512	9,894

## Handelsüberschüsse bzw. –defizite im Außenhandel mit den Ostseeanrainerstaaten:

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999 *
Dänemark	1,010	-0,978	-1,387	0,752	1,413	1,578	1,444	1,369	3,114	3,155
Finnland	1,392	-0,743	-0,891	-0,996	-1,624	-0,243	0,739	0,599	1,037	2,269
Schweden	3,631	0,475	0,536	0,129	1,286	4,461	4,453	5,812	5,732	6,688
Estland			0,051	0,006	0,075	0,116	0,140	0,202	0,245	0,187
Lettland			-0,086	0,055	0,089	0,011	0,123	0,228	0,388	0,314
Litauen			-0,066	0,180	0,366	0,159	0,325	0,753	0,845	0,442
Polen	0,671	1,225	-0,054	1,063	0,227	0,282	4,163	6,309	7,670	6,147
Russland	9,898	3,531	0,75	0,673	-2,415	-3,315	-3,989	-0,731	-0,233	-6,448

Anhang zur Frage 11  
Anlage 2

## Entwicklung des Außenhandels der Bundesrepublik Deutschland Mio DM

	1993	1994	Veränderung %	1995	Veränderung %	1996	Veränderung %	1997	Veränderung %	1998	Veränderung %	1999 <sup>1)</sup>	Veränderung %
<b>Einfuhr</b>													
EU	317 515	343 376	8,1	374 908	9,2	388 293	3,6	424 430	9,3	452 035	6,5	455 176	0,7
MERCOSUR	6 245	7 077	13,3	6 687	-5,5	6 530	-2,3	8 012	22,7	8 497	6,1	8 295	-2,4
NAFTA	45 137	49 930	10,6	51 593	3,3	55 520	7,6	65 466	17,9	75 729	15,7	78 947	4,2
ASEAN	15 057	17 355	15,3	17 229	-0,7	18 414	6,9	22 109	20,1	23 178	4,8	23 023	-0,7
Ostseeanrainer	48 888	56 871	16,3	61 342	7,9	63 642	3,7	70 563	10,9	72 115	2,2	74 475	3,3
<b>Ausfuhr</b>													
EU	367 818	400 456	8,9	435 907	8,9	452 699	3,9	493 554	9,0	539 792	9,4	559 564	3,7
MERCOSUR	6 055	7 400	22,2	9 315	25,9	9 859	5,8	12 494	26,7	13 406	7,3	11 742	-12,4
NAFTA	55 012	63 054	14,6	62 142	-1,4	68 181	9,7	88 727	30,1	103 842	17,0	115 859	11,6
ASEAN	13 996	17 682	26,3	20 558	16,3	22 013	7,1	23 637	7,4	17 384	-26,5	16 221	-6,7
Ostseeanrainer	50 748	56 288	10,9	64 393	14,4	71 040	10,3	85 105	19,8	90 339	6,1	87 230	-3,4

1) vorläufige Ergebnisse

## Anhang zur Frage 12

**Deutsche Direktinvestitionen (Nettotransfers) in die Ostseeanrainerstaaten**

Deutsche Direktinvestitionen (Nettotransfers) im Ausland in Mio. DM:

	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1. Halbjahr 1999</b>
Dänemark	336	1042	163	463,53
Schweden	531	169	2.127	1.480,47
Finnland	591	109	519	504,60
Russland	265	437	711	179,93
Estland	12	10	9	41,07
Lettland	17	49	14	21,51
Litauen	10	25	28	11,73
Polen	2.569	2.502	3.534	2.468,25
<b>Gesamt</b>	<b>4.331</b>	<b>4.125</b>	<b>6.779</b>	<b>5.171,09</b>

Nettotransfers: Transaktionen, die zu Marktpreisen bewertet sind. Erfasst sind jeweils Beteiligungen ab 10%, ab einem Einzelwert von DM 5000. Subtrahiert werden Rückzahlungen von Darlehen, Liquidationen, Veräußerungen von Beteiligungen und Umbuchungen. Enthalten sind kurzfristige Handelskredite zwischen verbundenen Unternehmen.

## Anhang zur Frage 13

**Ausländische Direktinvestitionen (Nettotransfers) im Inland in Mio. DM:**

	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1. Halbjahr 1999</b>
<b>Dänemark</b>	351	708	95	146,68
<b>Schweden</b>	254	818	2.556	627,82
<b>Finnland</b>	109	111	1.331	365,74
<b>Russland</b>	57	311	144	164,28
<b>Estland</b>	0	1	2	0
<b>Lettland</b>	2	3	4	1,955
<b>Litauen</b>	3	5	0	3,91
<b>Polen</b>	18	66	19	23,46
<b>Gesamt</b>	<b>136</b>	<b>2.015</b>	<b>3.851</b>	<b>598,46</b>

Nettotransfers: Transaktionen, die zu Marktpreisen bewertet sind. Erfasst sind jeweils Beteiligungen ab 10%, ab einem Einzelwert von DM 5000. Subtrahiert werden Rückzahlungen von Darlehen, Liquidationen, Veräußerungen von Beteiligungen und Umbuchungen. Enthalten sind kurzfristige Handelskredite zwischen verbundenen Unternehmen.

Erfasst sind jeweils die Investitionen pro Land. Eine Differenzierung innerhalb des jeweiligen Landes (z.B. Russ. Föd.) nach Regionen im Ostseeraum und solchen Regionen, die nicht im Ostseeraum liegen, ist nicht möglich.

## Anhang zur Frage 14

## Gesamtwirtschaftliche Leistung des Ostseeraumes

	In Mrd. US\$	In %
1990	2058,40	k.A.
1991	2290,78	11,3
1992	2561,19	11,8
1993	2588,08	1,0
1994	2880,61	11,3
1995	3421,79	18,8
1996	3486,84	1,9
1997	3212,73	-7,8

\* keine Angaben zur ehem. Sowjetunion (Russland, Estland, Lettland, Litauen)

\*\* keine Angaben zu Russland

**Wirtschaftswachstum in der Europäischen Union –  
Veränderung in % gegen Vorjahr (Bruttoinlandsprodukt zu Marktpreisen)**

	EU (15 Mitgl.)	Eurozone der 11
1990	2,9	3,6
1991	3,4	4,6
1992	0,9	1,3
1993	-0,6	-1,0
1994	3,0	2,7
1995	2,4	2,2
1996	1,7	1,5
1997	2,6	2,5
1998	2,9	3,0
1999	2,1	2,2

Quelle: Eurostat

## Anhang zur Frage 21

**Staatlich finanzierte Ausgaben für Forschung und Entwicklung in Prozent des  
Bruttoinlandsprodukts**

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Dänemark	0,76	0,75	0,70	0,66	0,68	0,73	0,74	0,75
Schweden	1,21	1,27	1,28	1,30	1,21	1,19	1,16	.
Finnland	0,82	0,97	1,05	1,09	1,03	1,01	0,97	1,13
Russland <sup>1)</sup>	.	.	0,94	0,91	0,66	0,58	0,84	.
Estland	.	.	.	.	.	.	.	.
Lettland	.	.	.	0,22	0,27	0,28	0,26	0,26
Litauen	.	.	.	.	.	.	.	.
Polen	.	0,66	0,56	0,51	0,52	0,47	0,48	0,46
Deutschland	1,04	1,00	1,01	0,99	0,93	0,92	0,91	0,86
<b>Nachrichtlich:</b>								
Norwegen	0,86	0,87	0,95	0,92	0,87	0,81	0,78	0,76

<sup>1)</sup> 1992 u. 1993: nur laufende Ausgaben; Quelle: Eurostat

## Anhang zur Frage 22

## Entwicklung des Gesamtumschlages der bedeutendsten deutschen Ostseehäfen im Vergleich zu anderen großen europäischen Häfen von 1989-1998

Umschlag in Mio. Tonnen

Land	Hafen	Gesamtumschlag										durchschnittliche jährliche Veränderungsrate in %		
		1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1989-1998	1994-1998	
<b>Deutsche Ostseehäfen</b>														
	Lübeck	17,7	18,0	16,6	17,9	18,6	20,6	21,1	21,9	24,4	24,9	3,9	4,9	
	Rostock	20,8	13,2	8,1	8,1	12,0	15,8	17,8	19,0	19,0	18,7	-1,2	4,2	
	Puttgarden (a)	7,6	8,4	9,2	9,1	9,8	10,5	13,1	12,1	11,6	8,8	1,7	-4,2	
	Kiel	3,6	3,4	3,4	2,9	3,3	3,8	4,5	4,5	5,0	4,3	2,0	2,9	
	Saßnitz (b)	...	...	...	7,1	6,8	6,1	5,9	6,4	5,8	5,6	...	-2,2	
	Wismar	3,3	3,1	2,0	1,9	1,7	1,7	1,8	2,0	2,1	1,9	-6,0	3,4	
	Stralsund	1,0	0,8	0,6	1,0	0,6	0,8	0,8	0,7	0,6	0,7	-4,3	-4,3	
	<b>insgesamt</b>	<b>54,0</b>	<b>46,9</b>	<b>39,9</b>	<b>48,0</b>	<b>52,7</b>	<b>59,3</b>	<b>65,0</b>	<b>66,6</b>	<b>68,4</b>	<b>64,9</b>	<b>2,1</b>	<b>2,3</b>	
<b>Andere Ostseehäfen</b>														
Lettland	Ventspils	...	...	...	...	22,4	27,7	29,6	35,7	36,8	36,0	...	6,8	
Schweden	Göteborg	24,3	25,9	26,3	25,7	27,1	28,8	26,7	28,0	30,3	30,7	2,6	1,7	
Polen	Danzig	18,5	18,3	16,7	20,2	23,0	22,1	18,3	16,5	17,4	20,6	1,2	-1,8	
Estland	Tallinn	...	...	...	10,7	12,5	11,7	13,0	14,1	17,1	20,3	...	14,6	
Polen	Stettin	16,6	14,6	12,9	12,2	14,4	15,7	15,6	16,3	15,5	15,2	-1,0	-0,8	
Russland	St. Petersburg	13,3	10,8	10,4	12,3	11,2	9,7	11,0	9,7	11,7	...	...	...	
Dänemark	Kopenhagen	9,0	9,5	9,4	10,1	9,6	10,8	10,9	10,5	10,8	11,9	3,1	2,5	
Finnland	Helsinki	8,1	8,1	7,4	7,8	8,2	9,7	10,2	10,4	11,3	10,7	3,1	2,7	
Schweden	Helsingborg	9,8	7,7	8,3	8,2	8,2	10,4	10,2	9,1	9,5	10,1	0,4	-0,6	
Polen	Gdingen	9,5	10,0	7,3	6,3	7,8	8,0	7,6	8,6	8,8	7,6	-2,5	-1,4	
Finnland	Kotka	4,4	6,7	6,1	6,4	7,6	8,4	8,0	7,2	8,0	7,4	5,8	-3,1	
Schweden	Malmö	4,6	5,0	4,6	4,6	5,0	5,1	5,7	6,1	5,7	6,7	4,3	7,1	
Schweden	Stockholm	5,1	5,1	4,7	4,6	4,9	5,7	5,6	5,7	5,7	5,7	1,3	0,3	
Finnland	Pori	2,0	2,1	2,1	2,0	3,5	5,0	3,7	4,6	4,5	4,2	8,3	-4,3	
Finnland	Turku	2,4	2,5	2,1	2,6	3,0	3,4	3,4	3,5	3,4	3,8	5,2	3,1	
Lettland	Liepaja	...	...	...	0,1	0,4	1,1	1,4	1,6	2,3	2,3	...	20,2	
<b>Deutsche Nordseehäfen</b>														
	Hamburg	57,6	61,1	65,2	64,9	65,8	68,4	72,2	70,9	76,5	76,3	3,2	2,7	
	Wilhelmshaven	14,6	16,0	17,9	31,7	33,0	34,9	34,3	37,2	36,4	43,8	13,0	5,8	
	Bremische Häfen	32,5	30,2	30,7	29,9	28,4	30,9	31,1	31,5	34,0	34,5	0,7	2,8	
	Brunsbüttel	6,3	7,3	7,4	7,8	7,9	7,3	7,5	7,7	7,4	7,8	2,4	1,6	
	Brake	4,6	4,5	4,3	4,7	4,2	4,3	4,2	4,3	4,1	4,7	0,1	1,9	
	Emden	3,0	1,8	2,0	1,7	1,6	2,0	2,2	2,5	2,6	3,0	0,0	10,3	
	Nordenham	2,2	2,4	2,6	3,4	2,2	2,3	2,3	1,8	2,5	2,0	-1,2	-4,0	
	<b>insgesamt</b>	<b>120,8</b>	<b>123,3</b>	<b>130,1</b>	<b>144,0</b>	<b>143,1</b>	<b>150,3</b>	<b>153,7</b>	<b>155,9</b>	<b>163,5</b>	<b>172,1</b>	<b>4,0</b>	<b>3,4</b>	
<b>Andere Top-EU Häfen</b>														
Niederlande	Rotterdam	289,9	287,7	290,8	291,6	278,8	293,4	291,2	284,4	303,3	306,9	0,6	1,1	
Belgien	Antwerpen	95,4	102,0	101,3	103,6	101,9	109,5	108,1	106,5	111,9	119,8	2,6	2,3	
Frankreich	Marseille	93,4	90,3	89,4	90,4	87,3	91,1	86,6	90,7	94,3	93,4	0,0	0,6	
Großbritannien	London	54,0	58,1	52,8	48,9	50,9	51,6	51,3	52,7	55,7	56,4	0,5	2,2	
Niederlande	Amsterdam Ports	28,2	30,9	32,4	49,2	48,8	48,1	50,3	54,8	56,5	55,7	7,9	3,8	



## Anhang zur Frage 23

**Jährliche indikative Mittelausstattung für PHARE, SAPARD und ISPA im Ostseeraum  
(in Mio. Euro):**

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Land</i>	<i>PHARE</i>	<i>SAPARD</i>	<i>ISPA</i> <i>(min. – max.)</i>	<i>Gesamt</i>
	Alle MOEL Davon für:	1.085	520	1.040	-
1	Estland	24	12,1	20,8 – 36,4	56,9 – 72,5
2	Lettland	30	21,8	36,4 – 57,2	88,2 – 109
3	Litauen	42	29,8	41,6 – 62,4	113,4 – 134,2
	Gesamt 1-3	96	63,7	98,8 – 156	258,5 – 315,7
4	Polen	398	168,7	312 – 384,8	878,7 – 951,5

<sup>1</sup> Das PHARE-Gesamtbudget beträgt 1,6 Mrd. Euro abzüglich 400 Mio. Euro für regional noch nicht aufgeschlüsselte Mehrländerprogramme sowie einer Reserve.

<sup>1</sup> Mittelausstattung für Polen insgesamt; welche Summe davon für den Ostseeraum eingesetzt wird, ist noch nicht bekannt

**Weltbankförderung im Ostseeraum:**

Land	Förderumfang (in Mio. USD)
Russland	12.200
Polen	4.000
Estland	113
Lettland	315
Litauen	293

Quelle: BMF

## Anhang zur Frage 24

**Förderung der Auslandshandelskammern und Delegierten der Deutschen Wirtschaft in der Ostseeregion in der Zeit von 1989 bis 1999**

Jahr	Finnland	Dänem.	Norweg.	Schwe.	Polen	Russ.Fö.	Lettland	Estland	Litauen
1989	560800	264000	769600						
1990	594000	806000	746000	77300	579000				
1991	504000	724300	1170700	83200	242300	589600			
1992	641300	894000	1103800	136000	739700	701100			
1993	811500	1065965	1252090	0	683785	1138900			
1994	500000	750000	850000	188458	683700	833400	50000	50000	50000
1995	1451200	760000	2162000	115170	1300000	750000	55000	55000	55000
1996	415000	660000	720000	325000	1131114	807371	109000	85000	67912
1997	325000	450000	850000	325000	798114	664160	81120	100000	82960
1998	325000	450000	665000	325000	834450	611440	166465	155080	111772
1999	385000	464000	873000	385000	942450	600460	208380	298080	190000
Ges.	6512800	7288265	11162190	1960128	7934613	6696431	669965	743160	557644

## Anhang zur Frage 26

**Gästeankünfte und Gästeübernachtungen in Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein  
in den Jahren 1992 und 1998**

Gästeankünfte <sup>1)</sup> in Tausend				
	Aus dem Ausland insgesamt		davon aus den Ostseestaaten	
	1992	1998	1992	1998
Mecklenburg- Vorpommern	86,7	128,1	49,6	42,0
Schleswig- Holstein	491,8	361,7	316,5	206,7

Gästeübernachtungen <sup>1)</sup> in Tausend				
	Aus dem Ausland insgesamt		davon aus den Ostseestaaten	
	1992	1998	1992	1998
Mecklenburg- Vorpommern	193,9	298,1	89,7	130,1
Schleswig- Holstein	981,3	716,4	599,0	387,7

1) in Beherbergungsstätten ab 9 Betten

## Anhang zur Frage 28

**Touristenankünfte aus dem Ausland in Tausend**

	1989	1992	1998
Deutschland <sup>1)</sup>	16.114	15.913	16.512
Dänemark	1.218	1.543	2.480
Schweden	837	650	2.508
Finnland	882	790	1.810
Russ. Föderation	7.752 <sup>2)</sup>	6.900	15.810
Estland		372	759
Lettland		35	242
Litauen		325	1.062
Polen <sup>1)</sup>	3.293	4.000	18.820
Gesamt	30.096	30.528	60.003

<sup>1)</sup>Angaben für die Länder insgesamt

<sup>2)</sup>ehemalige UdSSR

## Zu Frage 40

## Entwicklung der Gesamtfangmenge für Dorsch, Hering, Sprotte und Lachs in der Ostsee

Gesamtfangmengen (TAC) und tatsächliche Fänge der vergangenen zehn Jahre in t.: Dorsch

Jahr	TAC	Fänge insges.	Deut.	Dänem.	Schw.	Finnl.	Russ.	Polen	Litauen	Lettland	Estland
1990	210.000	167.446	8.855	56.702	54.473	1.667	13.461	28.730	*)	*)	*)
1991	171.000	138.708	8.637	50.640	39.552	1.662	3.196	25.748	1.849	2.627	1.805
1992	100.000	71.594	6.668	30.418	16.244	460	404	13.314	874	1.250	1.369
1993	40.000	40.707	5.127	10.919	12.201	203	483	8.909	904	1.333	70
1994	60.000	74.604	7.088	19.822	25.685	520	1.114	14.426	1.886	2.379	905
1995	120.000	117.265	14.681	34.612	27.289	1.851	1.612	25.001	3.629	6.471	1.049
1996	165.000	163.993	20.607	48.505	36.932	3.132	3.304	34.856	5.521	8.741	1.392
1997	180.000	134.282	14.483	42.581	29.329	1.537	2.803	31.659	4.497	6.187	1.173
1998	140.000	101.532	10.688	28.979	17.623	882	4.599	25.721	4.187	7.785	1.069
1999	126.000	106.618	13.198	31.530	16.384	1.289	5.357	26.580	4.304	6.916	1.059

\*) Zahlen für die Baltischen Staaten waren 1990 noch nicht verfügbar (sind in den Fängen Russlands mit enthalten).

Gesamtfangmengen (TAC) und tatsächliche Fänge der vergangenen zehn Jahre in t.: Hering

Jahr	TAC	Fänge insges.	Deut.	Dänem.	Schw.	Finnl.	Russ.	Polen	Litauen	Lettland	Estland
1990	399.000	360.225	45.339	16.237	55.174	66.078	116.478	60.919	*)	*)	*)
1991	402.000	295.257	16.022	23.995	59.176	51.546	31.755	45.991	6.468	33.270	27.034
1992	402.000	339.280	17.746	33.855	75.907	72.171	27.979	52.864	3.237	25.965	29.556
1993	560.000	352.159	20.143	34.945	86.497	77.353	23.545	50.833	3.912	21.949	32.982
1994	560.000	353.411	12.367	45.190	70.886	97.674	15.904	49.111	4.988	22.676	34.493
1995	560.000	343.411	7.898	37.762	68.019	94.613	16.970	45.676	3.706	24.972	43.482
1996	560.000	325.632	7.737	34.340	67.116	93.337	14.780	31.246	4.257	27.523	45.296
1997	560.000	370.255	12.755	30.876	110.463	90.334	11.801	28.939	3.321	29.330	52.436
1998	560.000	302.456	9.459	41.149	73.850	76.239	10.520	21.822	2.368	24.328	42.721
1999	476.000	239.671	9.806	45.447	43.764	36.169	13.281	19.229	1.313	26.624	44.038

\*) Zahlen für die Baltischen Staaten waren 1990 noch nicht verfügbar (sind in den Fängen Russlands mit enthalten).

## Gesamtfangmengen (TAC) und tatsächliche Fänge der vergangenen zehn Jahre in t.: Sprotte

Jahr	TAC	Fänge insges.	Deut.	Dänem.	Schw.	Finnl.	Russ.	Polen	Litauen	Lettland	Estland
1990	150.000	91.964	1.423	8.858	7.485	162	59.737	14.299	*)	*)	*)
1991	163.000	110.569	736	21.781	8.328	99	20.736	23.200	3.569	17.996	14.124
1992	290.000	146.471	608	28.210	53.558	893	9.851	30.126	1.697	17.388	4.140
1993	415.000	193.884	8.267	27.435	92.416	206	10.745	33.701	2.798	12.553	5.763
1994	700.000	300.535	374	69.644	135.779	497	16.719	44.556	2.789	20.132	9.079
1995	500.000	325.636	230	76.420	150.435	4.103	14.934	37.280	4.799	24.383	13.052
1996	550.000	463.776	161	123.549	163.087	14.351	18.287	77.472	10.165	34.211	22.493
1997	550.000	519.750	428	153.765	123.207	19.852	22.194	105.298	6.000	49.314	39.692
1998	550.000	396.767	4.533	90.768	113.602	25.571	21.076	59.060	5.132	44.859	32.165
1999	468.000	402.190	230	80.036	103.095	34.428	30.338	71.706	3.117	42.834	36.407

\*) Zahlen für die Baltischen Staaten waren 1990 noch nicht verfügbar (sind in den Fängen Russlands mit enthalten).

## Gesamtfangmengen (TAC) und tatsächliche Fänge der vergangenen zehn Jahre in t.: Lachs

Jahr	TAC	Fänge insges.	Deut.	Dänem.	Schw.	Finnl.	Russ.	Polen	Litauen	Lettland	Estland
1990	*)	1.096.400	7.200	145.800	271.200	455.400	29.600	39.000	13.200	121.400	13.600
1991	756.000	757.000	5.600	125.000	198.400	255.800	35.400	15.400	12.400	96.200	12.800
1992	756.000	710.000	5.400	129.000	217.400	246.800	13.200	34.000	4.000	55.600	4.600
1993	759.000	679.000	6.200	115.000	207.600	234.400	18.000	38.200	3.000	51.200	5.400
1994	720.000	584.000	2.000	147.400	154.000	206.600	9.000	36.800	1.000	26.000	1.200
1995	620.000	553.000	3.800	111.200	138.200	231.000	12.600	26.600	400	27.800	1.400
1996	570.000	534.000	2.400	105.000	165.000	193.200	9.400	25.000	2.800	30.000	1.200
1997	520.000	431.000	7.600	97.800	131.800	130.200	5.400	22.000	1.000	34.000	1.200
1998	520.000	370.400	7.500	90.400	109.300	110.100	6.800	25.200	1.100	18.400	1.600
1999	510.000	309.200	4.700	59.300	87.200	89.300	4.600	26.300	1.300	33.700	2.800

\*) Im Jahre 1990 gab es keinen TAC für Lachs

## Anhang zur Frage 53

## Transitumschlag und Gesamtumschlag der deutschen Ostseehäfen 1992 - 1998 (in Mio. t.)

Ostseehäfen		1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Ø WR 92-98
<b>(1) Transitumschlag</b>									
<b>(2) Gesamtumschlag</b>									
Schleswig Holstein	(1)	11,2	11,4	12,6	12,9	14,3	13,3	11,7	<b>0,8</b>
	(2)	32,4	33,7	36,6	40,8	41,1	39,0	35,8	<b>1,7</b>
Davon Lübeck (in %)	(1)	46,3	48,4	49,9	49,8	48,4	59,3	67,8	<b>6,6</b>
	(2)	53,7	53,7	54,6	50,3	52,8	61,7	69,0	<b>4,3</b>
Mecklenburg-Vorp.	(1)	3,7	3,8	3,9	3,6	4,8	5,3	5,7	<b>7,5</b>
	(2)	20,7	22,1	24,6	26,1	27,8	28,2	26,5	<b>4,2</b>
Davon Rostock (in %)	(1)	19,4	17,2	24,0	25,9	43,5	47,5	54,1	<b>18,6</b>
	(2)	52,4	56,9	61,5	65,9	68,0	68,7	69,7	<b>4,9</b>
Hamburg	(1)	9,3	8,7	9,6	10,4	10,0	11,0	12,8	<b>4,8</b>
	(2)	65,1	65,9	68,3	42,1	71,1	76,7	75,8	<b>3,7</b>
<b>Ostsee Gesamt</b>	<b>(1)</b>	<b>14,9</b>	<b>15,2</b>	<b>16,5</b>	<b>16,5</b>	<b>19,1</b>	<b>18,6</b>	<b>17,4</b>	<b>2,6</b>
	<b>(2)</b>	<b>53,1</b>	<b>55,7</b>	<b>61,2</b>	<b>66,9</b>	<b>68,9</b>	<b>67,2</b>	<b>62,2</b>	<b>2,7</b>

Quelle: Entwicklungstendenzen der dt. Nordseehäfen bis 2015 (Studie i. A. des BMVBW, noch nicht abgeschlossen)

<sup>1)</sup> inklusive Eigengewichte

<sup>2)</sup> nicht identisch mit amtlicher Seegüterverkehrsstatistik

## Zu Frage 61

**Zu- und Fortzüge ausländischer Staatsangehöriger zwischen den Ostseeanrainerstaaten und  
Deutschland seit 1990**

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999 (1.Hj.)
Russ. Föd.	(UDSSR)	(UdSSR)								
Zuzüge	36.965	38.973	24.608	29.089	33.448	32.986	32.069	24.815	21.336	11.167
Fortzug	11.411	12.095	6.199	7.755	12.919	13.532	12.552	11.189	10.298	4.251
Saldo	25.554	26.878	18.409	21.334	20.529	19.454	19.517	13.626	11.038	6.916

Polen										
Zuzug	200.891	128.387	131.726	75.117	78.646	87.238	77.407	71.214	66.106	35.522
Fortzug	157.749	115.325	109.542	101.755	65.758	70.694	71.661	70.171	60.673	20.247
Saldo	43.142	13.062	22.184	-26.638	12.888	16.544	5.746	1.043	5.433	15.275

Schweden										
Zuzug	3.420	3.478	3.817	3.735	4.109	4.378	4.088	4.074	4.136	1.853
Fortzug	2.407	2.432	2.526	3.128	3.609	3.802	4.088	4.482	4.382	1.698
Saldo	1.013	1.046	1.291	607	500	576	0	-408	-246	155

Dänemark										
Zuzug	3.148	3.534	4.104	4.354	4.266	3.765	3.373	3.087	3.071	1.424
Fortzug	2.066	2.465	2.625	3.647	4.232	4.194	4.097	3.863	3.809	1.572
Saldo	1.082	1.069	1.479	707	34	-429	-724	-776	-738	-148

Norwegen										
Zuzug	1.701	1.702	1.705	1.930	2.046	1.605	1.365	1.360	1.238	475
Fortzug	1.064	1.269	1.313	1.535	1.647	1.938	1.590	1.754	1.957	753
Saldo	637	433	392	395	399	-333	-225	-394	-719	-278

Finnland										
Zuzug	2.212	2.271	3.087	3.144	4.025	4.146	3.392	3.227	2.869	1.260
Fortzug	1.691	1.820	1.819	2.373	2.887	3.348	3.725	3.361	3.116	1.127
Saldo	521	451	1.268	771	1.138	798	-333	-134	-247	133

Estland										
Zuzug	-	-	2.236	1.683	1.684	1.852	1.598	1.329	1.126	348
Fortzug	-	-	329	665	864	986	898	951	839	301
Saldo	-	-	1.907	1.018	820	866	700	378	287	47

Lettland										
Zuzug	-	-	1.534	2.800	2.389	2.443	2.546	2.433	2.516	945
Fortzug	-	-	426	1.118	1.663	1.284	1.278	1.483	1.442	546
Saldo	-	-	1.108	1.682	726	1.159	1.268	950	1.074	399

Litauen										
Zuzug	-	-	1.436	2.495	2.860	3.290	3.201	2.686	2.423	1.016
Fortzug	-	-	460	1.136	1.792	2.028	2.047	1.876	1.663	682
Saldo	-	-	976	1.359	1.068	1.262	1.154	810	760	334

