

## **Antwort der Bundesregierung**

**auf die Große Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Dagmar Wöhrl, Karl-Josef Laumann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU  
– Drucksache 15/4027 –**

### **„Wirtschaftsraum Nordsee“ als Wachstumsregion mit Zukunft**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Regionale Entwicklung im heutigen Europa vollzieht sich zunehmend in grenzüberschreitenden europäischen Großregionen. Transnationale Zusammenschlüsse sind notwendig, um im Zeitalter der Globalisierung Herausforderungen begegnen und Potentiale nutzen zu können. „Think global, act local“ muss auch für die Nordseeregion die Devise im 21. Jahrhundert sein.

Die Sieben-Anrainer-Region „Nordsee“ (Definition entsprechend INTERREG IIIB) ist in Europa und weltweit ein Motor für neue Entwicklungen und Wohlstand. Sie ist ein einzigartiger wirtschaftlicher, kultureller und ökologischer Raum, der im Globalisierungsprozess von der interregionalen Konkurrenz besonders herausgefordert wird. Durch die Verzahnung der Anrainerstaaten (Norwegen, Dänemark, Deutschland, Niederlande, Belgien, Schweden, Vereinigtes Königreich) konnte sich die Nordseeregion zu einem der vielfältigsten Lebensräume in Europa mit unterschiedlichen Bevölkerungsdichten und Wirtschaftswachstumsraten entwickeln. Mit einer Bevölkerung von über 60 Millionen stellt sie fast 13 Prozent der EU-25-Einwohner. Die Nordsee und ihre klimatischen Bedingungen haben im Lauf der Jahrhunderte zu verwandten kulturellen und wirtschaftlichen Entwicklungsformen der Anrainer geführt. Neben einem starken Bewusstsein für die eigene Identität herrscht traditionell eine Orientierung über die eigenen Grenzen hinweg.

Eine hohe Bevölkerungsdichte und ein überdurchschnittlicher Industrialisierungsgrad machen die Nordseeregion zu einem der wichtigsten Wirtschaftsräume in Europa. Zirka 15 Prozent des Bruttoinlandprodukts der EU-25-Länder wird hier erwirtschaftet. Mit dieser gewaltigen Wirtschaftskraft ist dieser Raum auch weltweit ein Motor für Wachstum und Wohlstand. Schifffahrt, Fischerei, Landwirtschaft, Tourismus sowie die Energieindustrie nehmen dabei Schlüsselpositionen im Wirtschaftsraum Nordsee ein. So zählt der Seehandel auf der Nordsee mit über 420 000 Verschiffungen innerhalb ihrer Grenzen pro Jahr zu den belebtesten der Welt. Fast 70 Prozent der Verschiffungen haben Ziele außerhalb der Region. Seit Anfang der 70er-Jahre werden der Abbau von Bodenschätzen wie insbesondere die Offshore-Öl- und Gasindustrie immer weiter ausgebaut. Außerdem kommt dem Tourismussektor und der Offshore-

Windenergiegewinnung eine wachsende Bedeutung für die jeweiligen Länder zu. Die diversifizierte Landwirtschaft der Nordseeregion ist ein gutes Beispiel dafür, dass eine agrarwirtschaftliche Ausrichtung kein Hindernis für die ökonomische Dynamik bedeuten muss.

Trotz der Präsenz vieler zukunftsfähiger Branchen in der Region Nordsee wird ihr Entwicklungspotential aber auch von verschiedenen Faktoren bedroht. Die größte Herausforderung ist der Schutz der Umwelt, des Ökosystems der Nordsee. Wirtschaftliche Interessen kollidieren oftmals mit umweltschutzpolitischen Auflagen. Besonders die wachstumsstarke Energiewirtschaft stößt hier an ihre Grenzen. Aber auch die Abfallwirtschaft, die Wasserverunreinigung und der Verlust an biologischer Vielfalt sind bekannte Probleme, deren Lösung noch lange nicht erreicht ist. Auch für das Thema Verkehr sind große Herausforderungen für die kommenden Jahre vorzusehen. 90 Prozent der Besucher der Nordsee reisen mit dem PKW an, was in vielen Fällen im Widerspruch mit Umweltschutzziele und -vorgaben der jeweiligen Region steht. Gleichzeitig benötigt die Seewirtschaft eine konkurrenzfähige Verkehrsinfrastruktur, die es ihr erlaubt, ihr ständig wachsendes Handelsvolumen effizient zu bewältigen – die notwendige Optimierung der Häfen-Hinterlandanbindungen eingeschlossen.

Die Konjunktur der Nordseeregion ist stark abhängig vom wirtschaftlichen Wachstum der Anrainerstaaten. Nationale Entscheidungen nehmen oftmals keine Rücksicht auf überregionale Kooperationen.

Die Nordseeregion wird in der Politik bisher nur sehr gering als wirtschaftliche Einheit und eigenständiger Wirtschaftsraum wahrgenommen und berücksichtigt im Vergleich zum Mittelmeerraum und der Ostseeregion. Eine Stärkung der regionalen Wirtschaftsräume in der Nordseeregion hat nach wie vor politische Priorität. Die Nordseeregion braucht ein ganzheitliches transnationales Wirtschafts- und Umweltkonzept.

Ein wichtiger Schritt in diese Richtung wurde 1989 mit der Gründung der Nordseekommission unternommen.

Sie erwirkte für die Nordseeregion die Aufnahme in die INTERREG-Gemeinschaftsinitiative der Europäischen Union. Das INTERREG IIIB-Programm hat sich seitdem zu einem der erfolgreichsten Förderprogramme innerhalb der Interreg-Initiative entwickelt. 54 Projekte zur Verbesserung der Zugänglichkeit der Nordseeregion, der Bedingungen für den Tourismus, der Küstenwache und des Umweltschutzes in der Nordseeregion sind seit 2001 im Rahmen von INTERREG IIIB inzwischen mit 127 Mio. Euro unterstützt worden. Bis 2006 sind noch weitere 10,5 Mio. Euro zu vergeben, dann endet dieses erfolgreiche Förderprogramm. Die Nordseekommission bemüht sich derzeit bei den nationalen Regierungen und der EU-Kommission um eine Fortsetzung des Programms. Ein INTERREG IV-Programm ist notwendig, um die bereits angefangenen Projekte, vor allem in der wirtschaftlichen Zusammenarbeit und im Umweltschutz, auszubauen. Denn alle diese Erfordernisse sind keine „Eintagsfliegen“, die mit dem Auslaufen eines Projektes abgeschlossen sind.

Für Deutschland ist die wirtschaftliche Entwicklung der Nordseeregion von besonders großer Bedeutung. So sind die deutschen Exporte in die Anrainerstaaten so hoch wie die Warenlieferungen in die USA, Japan und Frankreich zusammen. Für fast alle Anrainerstaaten steht Deutschland an der Spitze der wichtigsten Handelspartner. Insgesamt macht der Anteil des Handels mit den Nordseeanrainern bereits über ein Viertel des gesamten deutschen Im- und Exports aus. Fast zwei Drittel der gesamten deutschen Aus- und Einfuhren wurden in den letzten drei Jahren über die deutschen Nordseehäfen abgewickelt.

Für den Nordseeraum insgesamt ist es wichtig, dass die Bundesrepublik Deutschland bzw. die deutschen Nordseeküstenländer für die Zukunft gut aufgestellt sind. Die anderen Staaten der Nordseeregion haben ein großes Interesse an einem wirtschaftlich starken Deutschland. Zirka 20 Prozent der Bevölkerung der Nordseeregion leben auf deutschem Boden. Die Nordseeküstenländer

Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein erwirtschaften alleine ein Viertel des gesamten Bruttoinlandproduktes der Nordseeregion.

Allerdings verzeichneten die deutschen Nordseeküstenländer in den letzten Jahren auch das schwächste Wachstum in der Nordseeregion. Die Arbeitslosigkeit in den Nordseeküstenländern ist eine der höchsten in der Nordseeregion. Zum überdurchschnittlichen Wachstum der Nordseeregion in den letzten Jahren hat Deutschland deshalb einen geringen Beitrag geleistet. Das anhaltend schwache deutsche Wirtschaftswachstum darf aber nicht zur Bremse für die gesamte Nordseeregion werden. Eine stärkere Orientierung an und eine verstärkte Kooperation mit den Nordseeanrainern kann auch die deutsche Nordsee-Region unabhängiger von nationalen konjunkturellen Schwankungen machen.

Es gilt deshalb, eine Bilanz des bisher Erreichten zu ziehen und die Aufgaben als Herausforderungen für die Zukunft klar zu definieren. Ein „Nordsee-Konzept“ muss zügig ausgearbeitet und umgesetzt werden, um die Resultate der vergangenen Dekade dauerhaft zu stabilisieren. Damit die im Nordseeraum vorhandenen politischen, ökonomischen und kulturellen Möglichkeiten optimal genutzt werden können, ist auf der Grundlage der von Finnland vorgeschlagenen Politik einer „Nördlichen Dimension“ der EU, die Zusammenarbeit aller Anrainerregionen auszubauen und zu intensivieren.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Seit dem Beitritt Schwedens im Jahr 1995 sind – mit Ausnahme von Norwegen – alle Anrainerstaaten der Nordsee (Belgien, Dänemark, Deutschland, Niederlande, Norwegen, Schweden, Vereinigtes Königreich von Großbritannien und Nordirland) Mitglied der Europäischen Union (EU). Norwegen ist Mitglied des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) und wirtschaftlich, rechtlich und kulturell mit der EU eng verbunden. Damit hat die Nordsee seit zehn Jahren den Charakter eines „EU-Binnenmeeres“ angenommen. Dieses „Binnenmeer“ bildet die Grundlage für die Zusammenarbeit in einem Wirtschaftsraum mit besonderen Entwicklungsmöglichkeiten und Herausforderungen.

Mit der Globalisierung und der fortschreitenden europäischen Integration nimmt die Bedeutung regionaler Wirtschaftsräume gemäß der Prämisse „All business is local“ stetig zu. Die Nordsee-Anrainerstaaten gehören zu den wohlhabendsten in Europa mit einem Bruttoinlandsprodukt je Einwohner, das über 20 Prozent über dem Durchschnitt der EU-25 liegt – nicht zuletzt wegen der Rohstoffvorkommen, einer breit diversifizierten Industriestruktur, entwickelten internationalen Handels- und Dienstleistungszentren und des hohen Stellenwertes des Tourismus.

Die Volkswirtschaften der Nordsee-Anrainerstaaten sind traditionell eng miteinander verflochten. Deutschland profitiert wegen seiner Exportstärke in besonderem Maße von dieser Verflechtung: Rund ein Viertel der deutschen Exporte ging in den letzten Jahren in den Nordseeraum. Mehr als ein Drittel aller in Deutschland getätigten ausländischen Direktinvestitionen stammt aus Nordsee-Anrainerstaaten. Die derzeit kräftige Wirtschaftsentwicklung im Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland (Vereinigtes Königreich) und Skandinavien wirkt sich daher auch günstig auf die deutsche Wirtschaft aus.

Die Bundesregierung unterstützt die Zusammenarbeit im Nordseeraum in vielfältiger Weise. Das EU-Programm zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit INTERREG III A fördert die regionale Zusammenarbeit. Das Programm „Nordsee“ der Ausrichtung INTERREG III B ist Grundlage für die transnationale Zusammenarbeit. Im Rahmen dieses Programms haben die betroffenen Regionen – ausgehend vom Europäischen Raumordnungskonzept EUREK aus dem Jahr 1999 – das gemeinsame Leitbild NORVISION entwickelt.

Auch für die Haushaltsplanung von 2007 bis 2013 der EU („Finanzielle Vorausschau“) sieht die Bundesregierung in der transnationalen und grenzüberschreitenden Zusammenarbeit einen europäischen Mehrwert für gegeben. Sie hält jedoch eine Konzentration der Förderung auf die bedürftigsten Regionen in der erweiterten Union für geboten, indem die Förderung auf die grenzüberschreitende Zusammenarbeit an den neuen Außengrenzen und den nach der Erweiterung neuen Binnengrenzen der EU beschränkt wird.

Zur Stärkung des Seehafenstandorts Deutschland ist es ein besonderes Anliegen der Bundesregierung, die Verkehrserschließung der deutschen Nordseeregionen und hier insbesondere den Ausbau der Hinterlandanbindungen zu fördern. Vor dem Hintergrund der dort vorhandenen unterschiedlichen Nutzungs- und Schutzziele hat sie bei der Projektauswahl und -gestaltung ein besonderes Augenmerk darauf gelegt, dass Wirtschaft und Tourismus bestmöglich gefördert werden, ohne dadurch Natur- und Umweltschutz zu beeinträchtigen.

Die Bundesregierung legt ihrem energiepolitischen Leitbild eine sichere, wirtschaftliche und umweltverträgliche Energieversorgung zugrunde. Sie trägt dabei dem hohen Stellenwert der Energierohstoffgewinnung im Wirtschaftsraum Nordsee Rechnung. Die Förderländer des Nordseeraums werden auch in absehbarer Zukunft einen beträchtlichen Teil des europäischen Bedarfs an Erdöl und Erdgas liefern.

Die Umweltpolitik der Bundesregierung und die von der Bundesregierung mitgestaltete Umweltpolitik der Europäischen Gemeinschaft haben in der Vergangenheit durch konkrete Maßnahmen zu erheblichen Verbesserungen der Situation von Umwelt und Natur in der Nordsee geführt. Der Schutz der Umwelt des Nordseeraums stellt die Bundesregierung weiterhin vor besondere Herausforderungen. Ziel ist es, wirtschaftliche Entwicklung und Umweltschutz im Nordseeraum in Einklang zu bringen. Insbesondere gilt es, den Schutz der empfindlichen Ökosysteme in allen einschlägigen Politiken zu berücksichtigen. Das betrifft zum Beispiel die Verpflichtung der Gemeinsamen Fischereipolitik zu einer nachhaltigen Bewirtschaftung der Fischbestände, da nur auf dieser Grundlage die Arbeitsplätze von Fischern und in den fischereiabhängigen Industrien gesichert werden können. Gleichzeitig soll durch die nachhaltige Bewirtschaftung auch die übrige marine Fauna und Flora geschont werden.

Die Bundesregierung trägt den vielfältigen Schutz- und Nutzungsbelangen in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) u. a. dadurch Rechnung, dass mit der Ausweisung von Schutzgebieten einerseits und ökologisch weniger sensiblen Eignungsgebieten für die Offshore-Windkraft andererseits sowohl die biologische Vielfalt geschützt als auch eine sichere Planungs- und Rechtsgrundlage geschaffen wird.

Der Nordseeraum verfügt über eine außergewöhnliche Naturlandschaft, die insbesondere durch das Wattenmeer, ein hochsensibles Ökosystem, geprägt ist. Die norddeutschen Bundesländer profitieren erheblich von der touristischen Entwicklung im Nordseeraum. Eine weitere Erhöhung der Attraktivität hängt von der Verbesserung insbesondere des saisonunabhängigen touristischen Angebots sowie von der Erhaltung und, wo nötig, dem Ausbau der touristischen Infrastruktur ab. Die Bundesregierung sieht in dem Schutz und der Erhaltung dieser Naturlandschaft die wichtigste Grundlage einer nachhaltigen Tourismusentwicklung.

## I. Allgemein

1. Wie definiert die Bundesregierung den geographischen und wirtschaftlichen Raum der Nordseeregion für ihr politisches Handeln?

Welche anderen Abgrenzungen macht sie sich zu Eigen (Nordseekommission, EU, Interreg III)?

Welche politischen und wirtschaftlichen Folgen ergeben sich aus etwaigen Abgrenzungsunterschieden?

Die Bundesregierung orientiert sich in ihrem politischen Handeln an den Aufgaben des jeweiligen Politikbereichs und damit am entsprechenden geografisch und wirtschaftlich relevanten Raum. Vor diesem Hintergrund ist das politische Handeln der Bundesregierung nicht durch eine einheitliche geografische und wirtschaftliche Definition des Nordseeraums, sondern durch unterschiedliche Definitionen bestimmt, die den jeweiligen Politikbereichen Rechnung tragen.

Die Nordseekommission ist z. B. ein Zusammenschluss regionaler Gebietskörperschaften der Staaten Belgien (bis 2003), Dänemark, Frankreich, Niederlande, Norwegen, Schweden, Vereinigtes Königreich sowie Deutschland (Bremen, Niedersachsen, Schleswig-Holstein).

Ein weiteres Beispiel ist der Programmraum „Nordsee“ der EU-Gemeinschaftsinitiative INTERREG III B, der aus Regionen der Staaten Belgien, Dänemark, Niederlande, Norwegen, Schweden, Vereinigtes Königreich und Deutschland (Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein) besteht.

Die OSPAR-Region „Größere Nordsee“ umfasst – als Teilgebiet des Übereinkommens zum Schutz der Meeresumwelt des Nordostatlantiks (OSPAR-Übereinkommen) – die Nordsee sowie im Westen den Ärmelkanal, im Norden die Orkney- und die Shetland-Inseln und im Osten das Skagerrak und das Kattegatt. Vertragsparteien sind Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Niederlande, Norwegen, Schweden und das Vereinigte Königreich als Nordseeanrainer sowie Finnland, Irland, Island, Luxemburg, Portugal, die Schweiz, Spanien und die Europäische Gemeinschaft.

Eine einheitliche Definition des geografischen und wirtschaftlichen Nordseeraums wäre bei der Durchführung der Politiken weder hilfreich noch durchsetzbar.

2. Welche politische Zielvorstellung verfolgt die Bundesregierung in der deutschen und europäischen Nordseepolitik?
3. Welche Initiativen hat die Bundesregierung seit ihrem Amtsantritt bezogen auf die Nordseeregion fortgeführt, welche hat sie beendet, welche hat sie neu begonnen?

Im Rahmen des Grundgesetzes ist die Bundesregierung gleichermaßen dem Wohlergehen der deutschen Nordseeregionen wie auch aller übrigen Regionen Deutschlands verpflichtet. Dazu gehört auch die Förderung der Zusammenarbeit der deutschen Regionen mit ihren europäischen Nachbarregionen. Im Grundsatz lag und liegt dabei der Schwerpunkt auf der fachlichen Bewältigung der jeweiligen Maßnahme, so dass eine spezielle Zuordnung der Initiativen zu einer Region nicht sachgerecht ist.

Folgende Maßnahmen betreffen im Schwerpunkt deutsche Nordseeregionen:

- Institutionelle Verankerung der trilateralen Zusammenarbeit mit den Niederlanden und Dänemark in der „Trilateralen Wattenmeerkooperation“ zum Schutz und Erhalt des Ökosystems Wattenmeer,
- Entwurf einer Förderrichtlinie „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“,
- CIRR-Richtlinie (CIRR = Commercial Interest Reference Rate) für ein Zinsausgleichssystem für staatlich unterstützte Kredite in der Schiffsfinanzierung,
- Fortführung der Tonnagebesteuerung mit dem Ziel, die Standortbedingungen an der Küste zu verbessern,
- Förderung von Windkraftanlagen durch das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) vom 21. Juli 2004,
- Ausbau der Offshore-Windenergie in Nord- und Ostsee durch die Strategie der Bundesregierung zur Windenergienutzung auf See,
- Aufstellung einer Raumplanung für die AWZ durch den Bund auf der Grundlage des geänderten Raumordnungsgesetzes,
- Verstärkung der Bemühungen um eine leistungsfähige und anforderungsgerechte Infrastruktur der Seehafenstandorte zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Nordseehäfen,
- Fortentwicklung der Strategie für die see- und landseitige Anbindung der Häfen und Abstimmung mit den Ländern auf der Grundlage der „Gemeinsamen Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik“ (Seehafenkonzeption),
- Abschluss des Programms der EU-Gemeinschaftsinitiative INTERREG II C „Nordsee“ im Jahr 2000,
- Mitwirkung am Programm der EU-Gemeinschaftsinitiative INTERREG III B „Nordsee“,
- Ausweisung von Meeresschutzgebieten nach der Vogelschutzrichtlinie (Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979) und der Fauna-Flora-Habitat-(FFH)-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992) der Europäischen Gemeinschaften als Beitrag zum europäischen Schutzgebietssystem NATURA 2000.

4. Mit welchem Konzept ist die Bundesregierung in die 13. Generalversammlung der Nordseekommission am 16. bis 18. Juni 2004 in Göteborg, Schweden, gegangen?

Welche der in der 12. Generalversammlung in Cuxhaven vereinbarten Projekte sind umgesetzt worden, welche noch im Gange?

Die Nordseekommission ist keine Form der zwischenstaatlichen, sondern der regionalen Zusammenarbeit. Diese erfolgt unter dem Dach der Konferenz der peripheren Küstenregionen in sechs Arbeitsgruppen (Wirtschaftliche Entwicklung, Transport und Kommunikation, Bildung und Forschung, Umwelt, Fischerei sowie Kultur und Tourismus).

Die Bundesregierung ist an der Arbeit der Nordseekommission nicht unmittelbar beteiligt; sie begleitet und unterstützt diese jedoch. Die Generalversammlungen der Nordseekommission sind dabei wichtige Plattformen, um Prozesse einer verstärkten Kooperation der Regionen um die Nordsee anzustoßen bzw. zu forcieren.

5. Wie intensiv ist die Bundesrepublik Deutschland insgesamt und sind die norddeutschen Bundesländer speziell mit der Nordseeregion wirtschaftlich, politisch, finanziell und kulturell verbunden?

Welche Bedeutung hat diese Verflechtung für den deutschen Arbeitsmarkt?

Die wirtschaftliche Verflechtung der Bundesrepublik Deutschland mit den übrigen Nordsee-Anrainerstaaten Belgien, Dänemark, Niederlande, Norwegen, Schweden und Vereinigtes Königreich ist – gemessen am grenzüberschreitenden Warenaustausch – von großer Dynamik gekennzeichnet. Der Außenhandelsumsatz der Bundesrepublik Deutschland mit diesen Staaten hat im Zeitraum 1993 bis 2003 um 78,3 Prozent zugenommen, wobei die deutschen Ausfuhren (+ 87,2 Prozent) stärker zunahm als die Einfuhren (+ 68,3 Prozent). Detaillierte Informationen sind der Tabelle zu Frage 5 im Anhang zu entnehmen.

Die politische Zusammenarbeit der Bundesrepublik Deutschland und der norddeutschen Bundesländer mit den Nordsee-Anrainerstaaten bzw. den Regionen dieses Raums ist eng. Sie erfolgt auf zwischenstaatlicher Ebene überwiegend im multilateralen Rahmen. Wie bereits in der Antwort auf Frage 1 dargelegt, kooperieren Kommunen und Regionen der Staaten des Nordseeraums seit 1989 verstärkt im Rahmen der Nordseekommission. Enge Kooperationsmechanismen bestehen auch im Rahmen der grenzüberschreitenden regionalen Zusammenarbeit. Sie werden intensiv genutzt. Im Übrigen wird auf die Antwort auf Frage 62 verwiesen.

Über die Intensität der finanziellen Verflechtung der Bundesrepublik Deutschland auf den Ebenen Bund, Länder und Kommunen speziell mit den Regionen der Nordsee-Anrainerstaaten liegen der Bundesregierung keine Daten vor. Eine finanzielle Verbindung des Bundes mit den Nordseeregionen besteht indirekt über die dort eingesetzten EU-Mittel und über die Haushaltsmittel des Bundes, die über die innerstaatlichen Ausgleichssysteme und über Förderprogramme teilweise über die Bundesländer und Kommunen in diese Regionen fließen.

Die kulturpolitische Verbindung der Bundesrepublik Deutschland und der norddeutschen Bundesländer mit den anderen Staaten bzw. Regionen der Nordsee ist integraler Bestandteil ihrer kulturpolitischen Zusammenarbeit innerhalb Europas. Diese ist geprägt von problemlosen und freundschaftlichen zwischenstaatlichen Beziehungen. Der kontinuierliche Abbau von Hindernissen fördert auch im Nordseeraum zunehmend die Netzwerkbildung und den internationalen Austausch von Studierenden, Wissenschaftlern und Künstlern. Auf die Antwort auf Frage 69 wird verwiesen.

Beim Arbeitsmarkt sind intensive Wanderungsverflechtungen der norddeutschen Bundesländer mit den anderen Anrainerstaaten nicht festzustellen. Im Mittel erzielt der Nordseeraum nur einen Anteil von 1,9 Prozent der Zu- und Abwanderungen der norddeutschen Bundesländer. Lediglich 0,3 Prozent der Beschäftigten in den norddeutschen Bundesländern sind Staatsangehörige eines der anderen Länder des Nordseeraums. Damit ist der Nordseeraum – ebenso wie die EU insgesamt – durch eine geringe Arbeitskräftemobilität gekennzeichnet.

Die geringe Mobilität impliziert, dass ein erhebliches Potenzial zur Intensivierung der Arbeitsmarktverflechtung im Nordseeraum besteht. Eine Erhöhung des Pendler- und Wanderungsvolumens kann unter anderem dazu beitragen, existierende Unterschiede in den regionalen Arbeitsmarktbedingungen abzubauen. Beispielsweise bestehen entlang der deutsch-dänischen und der deutsch-niederländischen Grenze beträchtliche Unterschiede in den Arbeitslosenquoten. Die Bundesländer Schleswig-Holstein und Niedersachsen weisen mit Quoten von 8,7 bzw. 8,4 Prozent im Jahr 2003 eine deutlich höhere Arbeitslosigkeit auf als die unmittelbar angrenzenden Gebiete in Dänemark (Sønderjyllands Amt: 5,6 Prozent) und den Niederlanden (Noord-Nederland: 4,3 Prozent, Oost-Nederland: 3,5 Prozent).

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

Die an dem INTERREG-Kooperationsraum III B „Nordsee“ beteiligten Staaten haben sich auf eine territoriale Entwicklungsstrategie in Form eines gemeinsamen räumlichen Leitbildes NORVISION verständigt. Diese Entwicklungsstrategie legt die Grundsätze für eine nachhaltige Entwicklung im Nordseeraum wie folgt fest:

- Stärkung der Stadt-Land-Integration, der Städte-Kooperationen sowie ländlicher Zentren und Gewährleistung einer differenzierten Entwicklung entlegener Regionen, da periphere Gebiete nicht unbedingt den vollen Anschluss an die zentralen Regionen suchen, ihnen also die Wahl über das Maß der Integration überlassen bleiben muss,
- kontrollierte Nutzung der wertvollen Natur- und Kulturlandschaften mit einem Ausgleich zwischen Umweltschutz und wirtschaftlichen Aktivitäten,
- Notwendigkeit einer Kooperation der Regionen; es bedarf hierbei eines integrierten Managements für den Nordseeraum mit all seinem wirtschaftlichen Potenzial, aber auch hinsichtlich der damit verbundenen möglichen Gefahren für die Umwelt,
- Entwicklung eines integrierten Planungsansatzes zwischen dem Wassermanagement (beispielsweise der Nutzung von Feuchtgebieten, Flüssen, dem Grundwasser sowie der Hochwasserprävention) und der Stadt- und Regionalplanung,
- Entwicklung eines Integrierten Küstenzonenmanagements (IKZM), das als Schutz- und Planungsinstrument dienen soll.

Die Bundesregierung unterstützt die Umsetzung dieses Leitbildes gemeinsam mit den Teilnehmerstaaten des Programms der transnationalen Zusammenarbeit zur Raumentwicklung (INTERREG III B). Aktuell wird das bestehende räumliche Leitbild für den Nordseeraum in Richtung auf eine Agenda für die räumliche Entwicklung fortgeschrieben. Zu den wichtigsten Herausforderungen gehören:

- Wassermanagement, insbesondere im Bereich der Küstengewässer,
- Verkehr und Erreichbarkeit/Zugang zur Infrastruktur,
- Förderung von Innovationen sowie des Transfers von Wissen und Schlüsseltechnologien,
- Energieeinsparung, -gewinnung und -nutzung,
- Konsequenzen des demografischen Wandels.

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

Die Bundesregierung hält den Aufbau einer zentralen Arbeitseinheit zur Koordinierung aller Nordseeaktivitäten nicht für erforderlich.



## II. Wirtschaft

8. Wie groß sind die Investitionen der anderen Nordseeanrainer in die Nordseeregion?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

9. In welchem Umfang und in welchen Branchen haben außereuropäische Staaten in der Periode 1994 bis 2004 in diese Region investiert?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

10. Welches Wirtschaftswachstum verzeichnete die Nordseeregion in den letzten fünf Jahren und welchen Anteil hat Deutschland daran?

Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) der Nordsee-Anrainerstaaten (bestehend aus Belgien, Dänemark, Deutschland, Niederlande, Norwegen, Schweden und Vereinigtes Königreich) erhöhte sich im Zeitraum 2000 bis 2004 um rund 4,9 Prozent (in Preisen und Wechselkursen von 1995). Damit wuchs der Wirtschaftsraum etwas langsamer als die EU-15 (+ 5,8 Prozent) und die EU-25 (+ 6,1 Prozent).

Zugpferd für das Wirtschaftswachstum dieses Raums war in diesem Zeitraum mit 9,7 Prozent das Vereinigte Königreich, während Deutschland und die Niederlande einen schwächeren Zuwachs von 2,4 Prozent bzw. 2,6 Prozent verzeichneten. Der deutsche Anteil am BIP dieses Wirtschaftsraumes betrug im Jahr 2004 47,7 Prozent.

Eine regionale Disaggregation für den Nordseeraum im engeren Sinne ist aufgrund der unzureichenden Datenbasis nicht möglich.

11. Was waren die positiven und negativen Bestimmungsgründe für diese Entwicklung?

Welche Faktoren werden die Perspektive der Nordseeregion nach Einschätzung der Bundesregierung in Zukunft bestimmen?

Der Wirtschaftsraum Nordsee entwickelte sich in den letzten fünf Jahren etwas langsamer als die EU-15, was im Wesentlichen auf die etwas schwächere Konjunktur der in Kontinentaleuropa gelegenen Nordseeländer zurückzuführen ist. Die Nordsee-Anrainer entfalten insbesondere über ihre traditionell engen außenwirtschaftlichen Verflechtungen eine stimulierende Wirkung auf die Wirtschaftsentwicklung dieses Raums. Daher sind für die deutsche Exportwirtschaft die sechs Nordsee-Anrainerstaaten von großer Bedeutung: Rund ein Viertel der deutschen Exporte ging im Jahr 2003 in die Länder des Nordseeraums. Die engen Verflechtungen spiegeln auch die Investitionstätigkeit in der Region wider: Knapp 30 Prozent der deutschen Direktinvestitionen befanden sich im Jahr 2002 in den sechs Nordsee-Anrainerstaaten; deren Anteil an allen in Deutschland getätigten ausländischen Direktinvestitionen beträgt wiederum 38 Prozent.

Zu den Stärken des Nordseeraums zählen die breit diversifizierte Industriestruktur, entwickelte internationale Handels-, Dienstleistungs- und Informationszentren, vernetzte Verkehrswege, Rohstoffvorkommen sowie ein gut ausgebildetes Potenzial an Arbeitskräften. Die Bundesregierung geht davon aus, dass die wirtschaftliche Entwicklung des Nordseeraums weiter von den engen außenwirtschaftlichen Beziehungen und der traditionell guten Kooperation unter den Nordsee-Anrainern profitieren wird.

12. Welche gesamtwirtschaftliche Bedeutung kommt der Währungsersplitterung (Englische Pfund, dänische, norwegische und schwedische Kronen, Euro) der Nordseeregion bezüglich zukünftiger Wachstumsprozesse zu?

Mit Ausnahme von Norwegen sind alle Nordsee-Anrainerstaaten Mitglied der EU. Belgien, die Niederlande sowie Deutschland sind zusätzlich Mitglieder des Euroraums. Dänemark und das Vereinigte Königreich haben einen Sonderstatus und sind nicht verpflichtet, den Euro einzuführen. Dänemark nimmt jedoch auf freiwilliger Basis am Wechselkursmechanismus II (WKM II ist der Nachfolger des Europäischen Währungssystems) teil. Die dänische Krone entwickelt sich daher – im Vergleich zu den drei anderen Währungen – in enger Bindung zum Euro.

Schweden hat bislang noch keinen Antrag auf WKM II-Teilnahme gestellt. Dänemark und Schweden lehnten in den letzten Jahren aufgrund von Referenden die Einführung des Euro ab. Das Vereinigte Königreich sieht eine Teilnahme an der Währungsunion als derzeit nicht von nationalem Interesse an.

Eine Währungsintegration kann grundsätzlich zu Effizienz- und Wohlstandsteigerungen in den betroffenen Ländern führen, indem beispielsweise die Integration der Güter- und Kapitalmärkte zunimmt und die Kosten grenzüberschreitender Transaktionen sinken. Die skandinavischen Länder weisen allerdings schon jetzt mit die höchsten Pro-Kopf-Einkommen in Europa auf und hatten zuletzt ebenso wie das Vereinigte Königreich auch überdurchschnittliche Wachstumsraten. Gleichwohl könnte eine Integration dieser Länder in den Euro-Währungsraum aus den genannten Gründen eine zusätzliche Stimulation des Wachstums bewirken. Neben diesen Ländern würden entsprechend auch die derzeitigen Euroländer von einer Vergrößerung des Währungsraums profitieren. Im Falle von Norwegen und dem Vereinigten Königreich ist zu berücksichtigen, dass diese Länder in erheblichem Maße Nettoexporteure von Rohstoffen (insbes. Erdöl und Gas) sind. Sich daraus möglicherweise ergebende länderspezifische Auswirkungen (z. B. starke Rohölpreiserhöhungen) könnten zusätzliche Herausforderungen an eine gemeinsame Geldpolitik stellen.

13. Wie haben sich die öffentlichen Ausgaben für Forschung und Entwicklung, gemessen am jeweiligen Bruttoinlandprodukt der Nordseeanrainerstaaten, in absoluten und relativen Zahlen in den vergangenen zehn Jahren entwickelt und von welcher Zielvorstellung wird in diesem Zeitraum ausgegangen?

Angaben zur Entwicklung öffentlicher Ausgaben für Forschung und Entwicklung enthält die Tabelle zu Frage 13 im Anhang. Neuere vergleichbare Daten liegen nicht vor.

14. Welche Auslandsinvestitionen hat die deutsche Wirtschaft nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 1994 bis 2004 im Nordseeraum getätigt und welchen Umfang hatten diese im gleichen Zeitraum mit den einzelnen Ländern dieser Region?

In welchen Ländern und in welchen Branchen wurde investiert?

Die der Bundesregierung vorliegenden Informationen zur Höhe der deutschen Direktinvestitionen im Nordseeraum (nach Anrainerstaaten) enthält die Tabelle zu Frage 14 im Anhang. Daten über eine Aufschlüsselung nach Branchen sowie in regionaler Gliederung für den Nordseeraum im engeren Sinne liegen der Bundesregierung nicht vor.

15. Welche Investitionen sind im gleichen Zeitraum (1994 bis 2004) aus dem Nordseeraum nach Deutschland insgesamt, wie viele speziell in die norddeutschen Bundesländer getätigt worden?

Die Höhe der ausländischen Direktinvestitionen aus dem Nordseeraum (nach Anrainerstaaten) nach Deutschland enthält die Tabelle zu Frage 15 im Anhang. Daten über eine Aufschlüsselung nach Bundesländern liegen der Bundesregierung nicht vor.

16. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung dem zivilen und militärischen Schiffbau für die wirtschaftliche Zukunft der Nordseeregion bei?

Die Bundesregierung betrachtet den zivilen und militärischen Schiffbau als einen unverzichtbaren Industriebereich der deutschen Küstenländer. Sie trägt mit ihrer aktiven Schiffbaupolitik der Bedeutung dieses Bereichs Rechnung. Zu deren wichtigen Elementen gehören z. B. befristete Schutzmaßnahmen gegen koreanisches Preisdumping in bestimmten Marktsegmenten, die Förderung von schiffbaulichen Forschungs- und Entwicklungsprojekten, die Einführung einer neuen, bedingt rückzahlbaren Förderung von Innovationen im Schiffbau und die Schaffung der Voraussetzungen für die Erhaltung des Schiffsfinanzierungsstandortes Deutschland.

Die 28 Neubau- und Reparaturwerften an der Nordseeküste bzw. in Hamburg und Bremen haben knapp 10 000 Beschäftigte; das ist rund die Hälfte aller Beschäftigten auf deutschen Werften. Die Meyer Werft, Papenburg, die beiden zum Thyssen Krupp Werftenverbund gehörenden Unternehmen Nordseewerke, Emden sowie Blohm und Voss, Hamburg, die Sietas-Werft, Hamburg, die Lürssen-Werft, Bremen, und die Lloyd-Werft, Bremerhaven, zählen zu den „Nordsee-Werften“ und sind einige der größten und leistungsfähigsten Schiffbaubetriebe Deutschlands. Die Werften gehören mit ihren technisch anspruchsvollen und qualitativ hochwertigen Schiffsneubauten, z. B. im Passagierschiffbau, zum Teil auch in Marktsegmenten des Spezialschiffbaus (Megayachten) bzw. im Marineschiffbau, zu den führenden Schiffbauunternehmen der Welt.

Die Bundesregierung richtet ihre Schiffbaupolitik darauf aus, den notwendigen strukturellen Verbesserungen in der Schiffbauindustrie, die in erster Linie von den Unternehmen selbst zu leisten sind, deutliche Impulse zu geben. Dabei kommt der Investitionstätigkeit der Unternehmen große Bedeutung zu. Für die traditionsreichen mittelständischen Werftbetriebe im Bereich der Nordseeküste wird es darauf ankommen, durch verstärkte Kooperation und Zusammenarbeit ihre Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen. Im Bereich von Forschung und Entwicklung sowie Innovation wird die Bundesregierung mit evaluierten und neuen Förderprogrammen die Werften dabei unterstützen, ihre Fähigkeiten zu marktorientierter Innovation und damit ihre Zukunftschancen entscheidend zu verbessern.

17. Wie haben sich die Wachstumsraten der Nordseehäfen, insbesondere der deutschen Häfen, in den vergangenen zehn Jahren entwickelt, die Insel Helgoland eingeschlossen?

Die Wachstumsraten der Nordseehäfen haben sich, von einer kurzen Stagnation im Jahr 2002 abgesehen, insgesamt positiv entwickelt. Angaben über die Wachstumsraten der Nordseehäfen im Seefrachtverkehr sind in der Tabelle zu Frage 17 im Anhang enthalten.

Auf die Antwort der Bundesregierung zur Großen Anfrage „Zukunftsfähigkeit deutscher Häfen“ vom 28. Mai 2004 (Bundestagsdrucksache 15/3254) wird verwiesen.

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

Das Tourismusaufkommen an der deutschen Nordseeküste hat in den vergangenen zehn Jahren zugenommen, allerdings unterschiedlich in den anliegenden Bundesländern. Während die Zahl der Übernachtungen an der niedersächsischen Nordseeküste seit dem Jahr 1994 um 7,1 Prozent angestiegen ist (von rd. 10,61 Millionen auf rd. 11,36 Millionen), ging die Zahl der Übernachtungen an der Nordseeküste Schleswig-Holsteins im gleichen Zeitraum um 6,7 Prozent (von rd. 8,21 Millionen auf rd. 7,66 Millionen) zurück.

Der Anteil des Tourismus an der deutschen Nordseeküste an der gesamtwirtschaftlichen Wertschöpfung lässt sich aufgrund der unvollständigen Datenlage und unterschiedlicher statistischer Erfassungs- und Berechnungsmethoden über die amtliche Statistik nicht eindeutig ermitteln. Aus einer Erhebung des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr (DWIF) aus dem Jahr 1997 ist bekannt, dass der touristische Anteil am Volkseinkommen an der schleswig-holsteinischen Nordseeküste bei 19,4 Prozent und die Wertschöpfung im Jahr 1997 bei rd. 286 Millionen Euro lagen. Das entsprach nach Schätzungen des DWIF rd. 9 000 Vollzeitarbeitsplätzen. Ähnliche Erhebungen für die niedersächsische Nordseeküste sind der Bundesregierung nicht bekannt.

Die Entwicklung des Tourismusaufkommens in den übrigen Nordsee-Anrainerstaaten Belgien, Dänemark, Frankreich, Niederlande, Norwegen, Schweden und Vereinigtes Königreich sowie Daten zum Reiseverkehr aus diesen Nordsee-Anrainerstaaten nach Deutschland sind dem Anhang zu Frage 18 zu entnehmen (vgl. auch Antwort auf Frage 43).

19. Inwiefern haben Deutschland insgesamt, und speziell die norddeutschen Bundesländer, von dieser Entwicklung profitieren können?

Inbesondere die norddeutschen Bundesländer profitieren von der touristischen Entwicklung im Nordseeraum. Für Schleswig-Holstein und auch für Niedersachsen ist der Tourismus – vor allem der Nordseetourismus – ein bedeutender Wirtschaftsfaktor, in einigen Regionen sogar das einzige Standbein. Die Ostfriesischen Inseln z. B. leben ausschließlich vom Tourismus.

Auch für Deutschland insgesamt ist die Entwicklung der Urlaubsreisen in die norddeutschen Bundesländer eine wichtige Größenordnung. Nach Angaben der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (FUR) aus dem Jahr 1997 haben 19,6 Millionen Urlauber eine Urlaubsreise von mindestens fünf Tagen innerhalb Deutschlands unternommen. Davon besuchten 13,8 Prozent (= 2,7 Millionen) die Nordseeküste (Niedersachsen 1,2 Millionen, Schleswig-Holstein 1,5 Millionen). Im Jahr 2003 wurden in Deutschland 21,5 Millionen Urlaubsreisen mit einer Dauer von mindestens fünf Tagen durchgeführt. 14,4 Prozent davon (= 3,1 Millionen) führten in die Nordseeregion Niedersachsens und Schleswig-Holsteins. Somit ist der Anteil der Nordseeregion an allen Urlaubsreisen zwischen den Jahren 1997 und 2003 um 0,6 Prozentpunkte und in absoluten Zahlen von 2,7 Millionen auf 3,1 Millionen (+14,8 Prozent) gewachsen.

20. Welche sind die Hauptvorteile, welche die entscheidenden Nachteile der Nordseeregion als Urlaubsgebiet?

Zu den Hauptvorteilen der deutschen Nordseeküste als Urlaubsgebiet gehören die hervorragende Luft- und Wasserqualität, der hohe Bekanntheitsgrad der

Insel- und Halligwelt in Deutschland (Helgoland z. B. ist die einzige Hochseeinsel Deutschlands), die Vielfalt der Naturerlebnisse sowie ein breites Sport- und Freizeitangebot (u. a. Surf- und Segelgebiete). Nachteilig auf die Tourismusentwicklung wirken sich vor allem die starke Saison- und Wetterabhängigkeit sowie kleinteilige und z. T. ausbaufähige Beherbergungsstrukturen aus.

21. Welche Bereiche der Nordsee sind gemessen am Touristenaufkommen sowie an der Wertschöpfung die beliebtesten Urlaubsgebiete?

An der deutschen Nordseeküste liegen in Schleswig-Holstein die beliebtesten Urlaubsgebiete – gemessen an den Übernachtungen und der Wertschöpfung – in Nordfriesland; hier insbesondere auf den Nordseeinseln Amrum, Sylt, Föhr, Pellworm, auf den Halligen und in St. Peter-Ording. Im Kreis Dithmarschen liegt der Schwerpunkt in Büsum. In Niedersachsen waren im Jahr 2003 die Urlaubsorte mit den meisten Übernachtungen Norderney, Borkum, Cuxhaven, Langeoog, Wangerland und Juist.

Anzumerken ist, dass besonders an der deutschen Nordseeküste und auf den deutschen Nordseeinseln ein hoher Anteil von Unterküften mit weniger als neun Betten zu verzeichnen ist, die nach dem Beherbergungsstatistikgesetz nicht in die amtliche Statistik eingehen. Zahlen zum so genannten grauen Markt sind für das Jahr 2003 in dem von den Sparkassen- und Giroverbänden herausgegebenen „Tourismusbarometer“ veröffentlicht. Danach entfallen auf die niedersächsische Nordseeküste einschließlich Bremerhaven 4,2 Millionen, auf die Ostfriesischen Inseln 3,9 Millionen und auf die schleswig-holsteinische Nordseeküste 7,1 Millionen Übernachtungen in Privatquartieren. Einschließlich dieser Übernachtungen wäre das reale Tourismusaufkommen in den Nordseeregionen weit mehr als doppelt so hoch. Auch der Tagesausflugsverkehr bleibt bei der o. a. Betrachtung unberücksichtigt.

22. Wie viele Touristen verzeichnete der deutsche Nordseeraum in den letzten fünf Jahren aufgeteilt nach Bundesländern?

Zahl der Ankünfte/Gäste:

Jahr	Nordsee Schleswig-Holsteins	Nordsee Niedersachsens
1999	967 670	1 960 475
2000	981 428	2 042 187
2001	1 013 427	2 069 146
2002	1 008 713	2 036 856
2003	1 096 890	2 058 257

(Quelle: Statistische Landesämter)

23. Auf welche Art und Weise kann Deutschland noch attraktiver für den Nordseetourismus gestaltet werden?

Welche Entwicklungsmöglichkeiten sind denkbar im Kreuzfahrtbereich?

Die Erhöhung der touristischen Attraktivität Deutschlands für den Nordseetourismus hängt vor allem vom Ausbau und der Erhaltung der touristischen Infrastruktur – insbesondere der Verkehrsinfrastruktur – sowie von der weiteren Verbesserung des touristischen Angebots und seiner Vermarktung ab. Besonders geeignet sind attraktive Angebote für alle maritimen und wassergebundenen

Urlaubsformen und auch die Weiterentwicklung hochwertiger Wellness- und Gesundheitsangebote.

Hinzu kommt, dass insbesondere der Nordseeraum über eine außergewöhnliche Naturlandschaft und das Wattenmeer verfügt, deren Schutz und Erhaltung für die weitere Tourismusentwicklung oberste Priorität haben. Auch hierbei geht es vor allem darum, die vielfältigen Naturerlebnisse durch spezielle Angebotsformen für den Urlauber erlebbar und stärker über die Medien und andere Vertriebswege bekannt zu machen.

Für den Ausbau des Kreuzfahrtbereiches bieten sich die niedersächsischen Häfen von Cuxhaven und Wilhelmshaven an. Andere Häfen an der niedersächsischen und schleswig-holsteinischen Küste sind aufgrund ihrer Größe und unter Berücksichtigung des Tidehubs für Kreuzfahrtschiffe nicht geeignet. Zudem sind die Fahrrinnen nur bedingt tauglich. Unter Beachtung der Besonderheiten des Wattenmeeres und der Naturschutzgebiete (Befahrensregelungen) sollten vor Ort auch weitere Möglichkeiten des Ausbaues des Kreuzschiffahrt-Tourismus geprüft werden.

24. Inwieweit beteiligt sich die Bundesregierung an der Umsetzung der Projekte der Economic Development Group der Nordseekommission in Aberdour, Schottland am 3. Oktober 2003, Viborg, Dänemark am 22. Januar 2004 und Ipswich, England am 16. April 2004?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

### III. Energie

25. Welches energiepolitische Leitbild verfolgt die Bundesregierung für den Nordseeraum?

Energiepolitisches Leitbild der Bundesregierung ist es, bundesweit eine sichere, wirtschaftliche und umweltverträgliche Energieversorgung zu gewährleisten. Entscheidend für eine nachhaltige Energieversorgung ist ein langfristig ausgewogener Energiemix aus Mineralöl, Erdgas, Steinkohle, Braunkohle und einem wachsenden Anteil der erneuerbaren Energien. Die Strategie der Bundesregierung zur Nutzung der Windenergie auf See vom Jahr 2002 geht davon aus, dass allein durch den Ausbau der Windenergienutzung auf See (Küstenmeer und AWZ) bis zum Jahr 2030 ca. 15 Prozent des gesamten deutschen Stromverbrauchs (Bezugsjahr 1998) gedeckt werden könnten. Davon würde der weitaus größte Teil auf die Nordsee entfallen.

26. Wie viele Kernkraftwerke sind in der Nordseeregion derzeit in Betrieb?  
Erfüllen alle diese Kraftwerke den deutschen Sicherheitsstandard?

Im Nordseeraum sind derzeit 40 Kernkraftwerke (Frankreich 17, Vereinigtes Königreich 14, Deutschland und Belgien je 4, Niederlande 1) in Betrieb.

Die Bundesregierung arbeitet seit über 30 Jahren in zahlreichen Gremien der Europäischen Kommission und des Europäischen Rates mit, deren Ergebnisse Einfluss auf die Sicherheit europäischer Kernkraftwerke haben. Vorrangig zu nennen ist hier die „Nuclear Regulatory Working Group“ (NRWG), in der Vertreter der atomrechtlichen Sicherheitsbehörden Fachfragen der nuklearen Sicherheit mit dem Ziel beraten, möglichst gleichwertig hohe Sicherheitsniveaus bei den Kernkraftwerken zu praktizieren. Gemeinsame Regelwerke für Kernkraftwerke in Europa sind allerdings nicht erstellt worden. Stattdessen

werden die Sicherheitsstandards der Internationalen Atomenergie-Organisation (IAEO) als gemeinsamer Rahmen herangezogen. Diese internationalen Sicherheitsstandards für Kernkraftwerke sind maßgeblich von Vertretern atomrechtlicher Sicherheitsbehörden und Sachverständigenorganisationen festgelegt worden und beeinflussen die Kerntechnischen Regelwerke und die Sicherheitspraxis in den Mitgliedstaaten der EU.

Die Bundesregierung unterstützt die Entwicklung und Einführung hoher gemeinsamer Sicherheitsstandards in der EU. Sie arbeitet zurzeit an einem entsprechenden Projekt der Leiter der Sicherheitsbehörden in Europa – Western European Nuclear Regulators Association (WENRA) – mit. Zu 19 wichtigen Sicherheitsfragen sollen bis Ende des Jahres 2005 Referenzniveaus für die Sicherheit der in Betrieb befindlichen Kernkraftwerke in der EU und in der Schweiz erarbeitet werden. Im Jahr 2006 sollen die einzelnen Behörden nach freiwilliger Verabredung ihre Pläne vorlegen, mit denen das Sicherheitsniveau bis zum Jahr 2010 in Angleichung an europaweite „best practice“ harmonisiert werden soll.

27. Wie steht die Bundesregierung zur Erprobung der Windenergienutzung in der Nordsee innerhalb der Zwölf-Seemeilen-Zone?

Die Entscheidung über die Windenergienutzung in der Nordsee innerhalb der Zwölf-Seemeilen-Zone fällt in die Zuständigkeit der Küstenbundesländer; dem Bund stehen hier keine Kompetenzen zu. In der Strategie der Bundesregierung zur Nutzung der Offshore-Windenergie wurden die Planungen im Küstenmeer nachrichtlich aufgenommen. Im Ständigen Ausschuss „Offshore-Windenergie“ des Bundes mit den Küstenländern findet ein regelmäßiger Informationsaustausch zu den Planungen der Länder im Küstenmeer und in der AWZ statt.

28. Inwieweit profitiert Deutschland von den hohen Investitionen in Pipelines, die das deutsche Nordseegebiet durchqueren?

Deutschland wird durch drei norwegische Gaspipelines (Norpipeline, Europipe I und II) seit Jahren zuverlässig mit Erdgas aus Norwegen versorgt. Der Marktanteil des norwegischen Erdgases beträgt derzeit rd. 26 Prozent.

Im Gebiet der Mittelplate vor der schleswig-holsteinischen Westküste am südlichen Rand des Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer befindet sich die größte deutsche Erdöllagerstätte und das förderstärkste Ölfeld Deutschlands. Zur Ausweitung der Förderkapazität und damit Erhöhung der Wirtschaftlichkeit beabsichtigt das Förderkonsortium RWE Dea AG/Wintershall AG den Bau einer Ölpipeline-Anbindung der Bohr- und Förderinsel Mittelplate an die Aufbereitungsanlage der Landstation Dieksand in Friedrichskoog. Der gesamte Investitionsaufwand des Pipeline-Anbindungsprojektes wird vom Konsortium auf rd. 100 Millionen Euro beziffert. Die Verlegung der Pipeline soll im Frühjahr 2005 beginnen und bereits im Herbst dieses Jahres abgeschlossen sein.

29. Welche energetischen Reserven und Ressourcen an Öl- und Gasvorkommen sind der Bundesregierung im Nordseeraum bekannt?

Erdöl oder Erdgasreserven bezeichnen die Mengen der Energieträger, die durch geologische Erkundungsarbeiten mit großer Genauigkeit erfasst wurden und mit den derzeitigen technischen Möglichkeiten wirtschaftlich gewonnen werden können. Demgegenüber umfassen die Ressourcen sowohl die Mengen an Energierohstoffen, die entweder nachgewiesen, aber derzeit nicht wirtschaftlich und/oder technisch gewinnbar sind, als auch die Mengen, die geologisch noch erwar-

tet werden und durch weitere Explorationsarbeiten nachgewiesen werden können.

Die Erdöl-Reserven im Nordseeraum lagen nach Erkenntnissen der Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe Ende des Jahres 2003 bei 2 486 Mio. t und die Ressourcen bei 1 375 Mio. t. Norwegen verfügt mit 1 900 Mio. t über die größten Vorräte an Erdöl im Nordseeraum (vgl. Tabelle 1), gefolgt vom Vereinigten Königreich (1 465 Mio. t), Dänemark (387 Mio. t) und den Niederlanden (60 Mio. t). Die deutschen Erdöl-Vorräte sind mit 49 Mio. t vergleichsweise gering.

**Tabelle 1: Erdöl-Vorräte in der Nordsee zum 31. Dezember 2003 (in Mio. t)**

Land	Reserven	Ressourcen
Dänemark	237	150
Deutschland	34	15
Niederlande	20	40
Norwegen	1 330	570
Vereinigtes Königreich	865	600
<b>Nordsee gesamt</b>	<b>2 486</b>	<b>1 375</b>

Die Erdgas-Reserven der Nordsee lagen Ende des Jahres 2003 bei 3 244 Mrd. m<sup>3</sup>, die Ressourcen bei 1 565 Mrd. m<sup>3</sup>. Auch hier verfügt Norwegen mit 2 300 Mrd. m<sup>3</sup> über die umfangreichsten Vorräte in dieser Region (vgl. Tabelle 2), gefolgt vom Vereinigten Königreich (1 780 Mrd. m<sup>3</sup>), den Niederlanden (420 Mrd. m<sup>3</sup>) und Dänemark (286 Mrd. m<sup>3</sup>). Die deutschen Erdgas-Vorräte beliefen sich Ende des Jahres 2003 auf 23 Mrd. m<sup>3</sup>.

**Tabelle 2: Erdgas-Vorräte in der Nordsee zum 31. Dezember 2003 (in Mrd. m<sup>3</sup>)**

Land	Reserven	Ressourcen
Dänemark	136	150
Deutschland	8	15
Niederlande	320	100
Norwegen	1 800	500
Vereinigtes Königreich	980	800
<b>Nordsee gesamt</b>	<b>3 244</b>	<b>1 565</b>

30. Welche Mengen dieser Vorkommen werden im Nordseeraum derzeit jährlich abgebaut (absolute Zahlen und Relationen im Verhältnis zu den Ressourcen und Reserven)?

Seit Erschließung der ersten Erdölfelder in der Nordsee wurden bis zum Jahresende 2003 insgesamt 5 365 Mio. t Erdöl gefördert. Die Jahresförderung lag im Jahr 2003 bei 276,4 Mio. t. Norwegen nimmt mit 151,8 Mio. t die Spitzenposition bei den Erdölförderländern des Nordseeraumes ein (vgl. Tabelle 1), gefolgt vom Vereinigten Königreich (102 Mio. t), Dänemark (17,9 Mio. t) und den Niederlanden (2,4 Mio. t).



Aus dem deutschen Nordseeanteil wurden im Jahr 2003 2,3 Mio. t gewonnen, wobei dem größten deutschen Erdölfeld „Mittelplate“ vor der schleswig-holsteinischen Westküste eine besondere Bedeutung zukommt. Aus diesem Feld stammen mittlerweile mehr als 58 Prozent der gesamten deutschen Ölförderung.

**Tabelle 1: Erdöl-Gewinnung in der Nordsee zum 31. Dezember 2003 (in Mio. t) und statische Reichweiten der Reserven und Ressourcen (in Jahren)**

Land	kumulative Förderung	Förderung 2003	Statische Reichweite	
			Reserven	Ressourcen
Dänemark	198,3	17,9	13	8
Deutschland	11,7	2,3	15	7
Niederlande	46,7	2,4	8	17
Norwegen	2 364,9	151,8	9	4
Vereinigtes Königreich	2 743,4	102,0	8	6
<b>Nordsee gesamt</b>	<b>5 365,0</b>	<b>276,4</b>	<b>9</b>	<b>5</b>

Die kumulative Erdgasförderung seit der Erschließung der ersten Erdgasfelder in der Nordsee erreichte im Jahr 2003 eine Menge von insgesamt 3 434 Mrd. m<sup>3</sup>. Die Erdgas-Jahresförderung aus der Nordsee betrug im Jahr 2003 209,4 Mrd. m<sup>3</sup>. Die größte Fördermenge mit 106 Mrd. m<sup>3</sup> stammte davon aus dem Vereinigten Königreich (vgl. Tabelle 2), gefolgt von Norwegen (71,5 Mrd. m<sup>3</sup>), den Niederlanden (23,1 Mrd. m<sup>3</sup>) und Dänemark (7,8 Mrd. m<sup>3</sup>).

In der AWZ der deutschen Nordsee liegt mit dem Feld „A6/B4“ und der Förderplattform „A6-A“ das inzwischen größte deutsche Erdgasfeld. Die deutsche Erdgasgewinnung aus diesem Bereich der Nordsee ist allerdings im Vergleich zu den übrigen Nordsee-Förderländern gering und belief sich im Jahr 2003 auf rund 1 Mrd. m<sup>3</sup>.

**Tabelle 2: Erdgas-Gewinnung in der Nordsee zum 31. Dezember 2003 (in Mrd. m<sup>3</sup>) und statische Reichweiten der Reserven und Ressourcen (in Jahren)**

Land	kumulative Förderung	Förderung 2003	Statische Reichweite	
			Reserven	Ressourcen
Dänemark	117,3	7,8	17	19
Deutschland	3,0	1,0	8	15
Niederlande	515,6	23,1	14	4
Norwegen	868,2	71,5	25	7
Vereinigtes Königreich	1 930,1	106,0	9	8
<b>Nordsee gesamt</b>	<b>3 434,2</b>	<b>209,4</b>	<b>15</b>	<b>7</b>

Angaben zu den so genannten statischen Reichweiten von Erdöl und Erdgas in der Nordsee sind in den Tabellen 1 und 2 enthalten. Bei den aufgeführten Werten (in Jahren) handelt es sich um die Relationen zwischen Vorräten und Fördermen-

gen mit Bezug auf das Jahr 2003. Bei diesen Angaben ist allerdings davon auszugehen, dass sich die genannten Zeiträume durch Zufunde und durch den Einsatz innovativer Gewinnungstechnologien weiter verlängern werden. Zudem haben Erfahrungen aus der Vergangenheit gezeigt, dass sich auch die Förderraten von Erdöl und Erdgas dynamisch am Bedarf des Marktes orientieren und damit auch die tatsächlichen Reichweiten dieser Rohstoffe einer dynamischen Entwicklung unterliegen.

31. Welche Wertschöpfung realisieren die Nordseeanrainerstaaten nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils jährlich aus dem Abbau und Verkauf dieser Bodenschätze?

Zur Wertschöpfung der Nordsee-Anrainerstaaten durch Gewinnung und Verkauf von Erdöl und Erdgas kann die Bundesregierung keine Aussage treffen, da hierfür kein Datenmaterial vorliegt.

32. In welchem Umfang fördert die Bundesregierung Forschungseinrichtungen, die sich mit der Entstehung von Lagerstätten für Öl- und Gas in der Nordsee und deren Gewinnungsmöglichkeiten befassen?

Die Entstehung von Lagerstätten für Öl und Gas sowie deren Gewinnungsmöglichkeiten sind geowissenschaftliche Fragestellungen. Die Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR) ist als nachgeordnete Fachbehörde des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit hierfür die zentrale Einrichtung. Für den Bereich Nordsee arbeitet die BGR seit zwei Jahren an dem Vorhaben „Geologische Karte Nordsee“. Daten aus diesem Projekt sind für die Bewertung des Auftretens von Erdgas in oberflächennahen Bereichen und die Verlegung von Pipelines von großer Bedeutung. Die Kosten für das fünfjährige Projekt belaufen sich auf jährlich rd. 500 000 Euro Haushaltsmittel.

Darüber hinaus fördert die Bundesregierung keine Forschungseinrichtungen, die sich mit der Entstehung von Lagerstätten für Öl und Gas in der Nordsee und deren Gewinnungsmöglichkeiten befassen.

33. Welche energetischen Potentiale zur Nutzung der „Seafloor-Technik“ in der Nordsee bestehen aus Sicht der Bundesregierung insgesamt und auf Deutschland bezogen?

Prädestiniert für die Stromgewinnung aus Meeresströmungen sind Frankreich, Irland, Norwegen und Vereinigtes Königreich. Allein an den britischen Küstengewässern wird das realisierbare Potenzial auf 31 bis 58 TWh/a geschätzt. Das Vereinigte Königreich könnte ca. 10 bis 20 Prozent des Strombedarfs aus Meeresströmungsenergie decken. Für Deutschland beträgt das Potenzial weniger als 1 Prozent des Strombedarfs.

34. In welchem Umfang fördert die Bundesregierung die Entwicklung und Anwendung der „Seafloor-Technik“?

Im Rahmen der Projektförderung im Forschungsbereich Erneuerbare Energien wurde die Seafloor-Technik mit 590 000 Euro gefördert. Zuwendungsempfänger war das Institut für Solare Energieversorgungstechnik (ISET) in Kassel.

35. Welche Kosten verursacht derzeit die Produktion von Strom mit dieser Technik bezogen auf eine Kilowattstunde Strom?
36. Ab welchem Zeitraum und an welchen Orten wird Strom aus „Seaflow-Anlagen“ in der Nordsee voraussichtlich unter Berücksichtigung der Transportkosten volkswirtschaftlich rentabel zu gewinnen sein?

Günstige Standorte für die Seaflow-Technik sollten Wassertiefen von 20 bis 30 m sowie Fließgeschwindigkeiten von mindestens 2 bis 3 m/s aufweisen. Die Kosten betragen für die 300 kW-Seaflow-Pilotanlage gegenwärtig 33 Cent/kWh und werden ab 2009 für einen kommerziellen Anlagenpark mit einer installierten Leistung von 20 MW auf unter 10 Cent/kWh prognostiziert.

#### IV. Umweltschutz

37. Wie hat sich die Situation von Natur und Umwelt in der Nordsee in den vergangenen zehn Jahren entwickelt und inwieweit hat die deutsche Umweltpolitik zu Verbesserungen beigetragen?

Hinsichtlich der Situation von Natur und Umwelt in der Nordsee und deren Entwicklung wird auf die Zustandsbeschreibung im Kapitel 2.1 „Nordsee“ des Sondergutachtens „Meeresumweltschutz für Nord- und Ostsee“ des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen verwiesen, das dem Deutschen Bundestag mit Schreiben des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vom 20. Februar 2004 zugeleitet worden ist (Bundestagsdrucksache 15/2626 vom 24. Februar 2004).

Die Umweltpolitik der Bundesregierung wie auch die von der Bundesregierung mitgestaltete Umweltpolitik der Europäischen Gemeinschaft haben in der Vergangenheit durch konkrete Maßnahmen zur erheblichen Verbesserung der Situation geführt. Maßnahmen, die in jüngerer Zeit beschlossen wurden, werden sich z. B. aufgrund natürlicher Abläufe teilweise erst in der Zukunft auswirken.

Die Maßnahmen der Bundesregierung galten und gelten

- dem Schutz von Arten und Lebensräumen, indem sie mit der Novelle des Bundesnaturschutzgesetzes (BGBl. 2002 I S. 1193) die Rechtsgrundlage für die Ausweitung des Schutzgebietsnetzes NATURA 2000 auf die deutsche AWZ geschaffen und im Jahr 2004 der Europäischen Kommission für die deutsche AWZ in der Nordsee ein Vogelschutzgebiet sowie drei Fauna-Flora-Habitat-(FFH)-Vorschlagsgebiete benannt hat,
- dem Ziel der nachhaltigen Bewirtschaftung von Fischerei-Ressourcen im Rahmen der Mitwirkung im Fischereirat sowie durch die im Jahr 2003 aufgestellten Grundsätze einer neuen Fischereipolitik durch das Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft,
- der Vermeidung oder zumindest Reduzierung des Eintrags anthropogener Schadstoffe durch Anpassung der deutschen Regelwerke an erzielte technische Fortschritte. Maßgebliche Zuständigkeiten hinsichtlich der Festlegung zu ergreifender Maßnahmen liegen jedoch auch bei der EU,
- der Reduzierung, Vermeidung und letztlich Eliminierung des Eintrags radioaktiver Stoffe durch den im Juni 2000 mit den Energieversorgungsunternehmen vereinbarten und im Jahr 2002 im Atomgesetz festgeschriebenen Ausstieg aus der Atomenergie,
- der Vermeidung oder zumindest Reduzierung des Eintrags anthropogener Nährstoffe durch weitere Verfolgung des Ziels einer 50 Prozent-Reduktion dieser Einträge bezogen auf das Jahr 1985, was für Phosphoreinträge bis zum

Jahr 1995 erreicht wurde, für Stickstoffeinträge aber noch aussteht. Hinsichtlich der Stickstoffeinträge aus allen Quellen zusammen wurde bis zum Jahr 2000 lediglich eine Reduktion von 39 Prozent bezogen auf das Jahr 1985 erreicht. Innerhalb ausgewählter Quellsektoren konnten bezogen auf diesen Zeitraum Reduktionen z. B. wie folgt erreicht werden: Punktquellen 70 Prozent, atmosphärische Deposition 30 Prozent, Landwirtschaft 16 Prozent,

- der Reduzierung der Umweltbelastungen durch die Seeschifffahrt durch Maßnahmen hinsichtlich (illegaler) Öleinleitungen, umweltschädlicher biozider Schiffsbeschichtungen, Müll, Abwasser, NO<sub>x</sub>- und SO<sub>2</sub>-haltigen Abgasen sowie gegen das Einschleppen fremder Arten über das Ballastwasser. Diese Maßnahmen erfolgen in aller Regel in weltweiter Abstimmung im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO), gegebenenfalls auch im Rahmen der EU,
- der Entwicklung und Anwendung von Instrumenten der Raumordnung insbesondere auf der Basis der im Jahr 2004 erfolgten Erweiterung des räumlichen Geltungsbereichs des Raumordnungsgesetzes auf die AWZ,
- der praktischen Anwendung der Empfehlung 2002/413/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2002 zur Umsetzung einer Strategie für ein integriertes Management der Küstengebiete in Europa.

38. Welche Beschlüsse der Oslo-Paris-Konferenz (OSPAR-Konferenz) sind bis jetzt umgesetzt worden; wo liegen besondere Defizite und wie will die Bundesregierung diesen begegnen?

Seit dem Inkrafttreten des OSPAR-Übereinkommens am 25. März 1998 hat die OSPAR-Kommission (OSPAR) neun Beschlüsse nach Artikel 13 des Übereinkommens gefasst, die für die Staaten, die für diese Beschlüsse gestimmt haben, rechtlich verbindlich sind.

Fünf dieser Beschlüsse sind für die Bundesrepublik Deutschland rechtlich relevant:

- OSPAR-Beschluss 98/3 über die Entsorgung außer Betrieb genommener Offshore-Anlagen,
- OSPAR-Beschluss 98/4: Emissions- und Einleitungsgrenzwerte für die Herstellung von Vinylchloridmonomer (VCM) einschließlich der Herstellung von 1,2-Dichlorethan (EDC),
- OSPAR-Beschluss 98/5: Emissions- und Einleitungsgrenzwerte für den Vinylchloridsektor zur Anwendung bei der Herstellung von Suspensions-PVC (S-PVC) aus Vinylchloridmonomer (VCM),
- OSPAR-Beschluss 2000/2: Abgestimmtes verbindliches System zur Regelung der Verwendung von Offshore-Chemikalien und der Verringerung ihrer Einleitung,
- OSPAR-Beschluss 2000/3: Verwendung von Bohrspülung mit organischer Phase (OPF) und Einleitung von mit OPF kontaminiertem Bohrklein.

Diese Beschlüsse sind durch die 1. und 2. OSPAR-Verordnung (BGBl. 1999 II S. 618 und BGBl. 2001 II S. 138) vollständig in deutsches Recht überführt worden, so dass keine Defizite bestehen.

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

Wie können die diesbezüglichen Aufgaben finanziert werden?

Zusammen mit ihren internationalen Partnern betrachtet die Bundesregierung die Umsetzung des Ökosystemansatzes bis zum Jahr 2010 als grundlegendes Ziel der Nordseeschutzpolitik, das alle einschlägigen Politikfelder integriert. Diese Aufgabe setzt sich – wie bereits bei der Beantwortung der Frage 37 angesprochen – aus einer Vielzahl von Einzelthemen zusammen, die durch alle internationalen Partner weitergeführt und fortentwickelt werden müssen.

Hierbei ist es besonders wichtig, die Kohärenz sektoraler Politiken mit dem Meeresumweltschutz zu fördern mit dem Ziel, nachteilige Auswirkungen menschlicher Aktivitäten auf die Meeresumwelt zu reduzieren, insbesondere auch mit Blick auf das EU-Ziel, bis zum Jahr 2010 der gegenwärtigen Verlustrate der biologischen Vielfalt zu begegnen. Dies schließt insbesondere die Einhaltung und Durchsetzung bestehender gesetzlicher Regelungen zum Schutz und zur Erhaltung der Meeresumwelt ein. Es gilt, die Koordination und Zusammenarbeit der verschiedenen Institutionen, die sich mit dem Meeresumweltschutz befassen, zu verbessern, nicht zuletzt um eine sinnvolle Arbeitsteilung zwischen allen Akteuren (EU, Regionalkooperationen) zu erreichen und Doppelarbeit zu vermeiden. Das Umweltbewusstsein aller Betroffenen muss weiter gefördert und die Einbindung betroffener Parteien in die sie betreffenden Entscheidungsprozesse verbessert werden. Weiterhin gilt es, die Kommunikation zwischen Forschung zum Meeresumweltschutz, Verwaltung und anderen Betroffenen zu verbessern. Dabei geht es einerseits um die Verbreiterung der Wissensbasis zur Umsetzung des Ökosystemansatzes und andererseits um die Entwicklung von Werkzeugen zur Erfassung von Risiken, zur Raumordnung wie auch zur ökonomischen und sozioökonomischen Bewertung. Nicht zuletzt bedarf es der Förderung koordinierter und strategischer Forschungsprogramme zur Verbesserung der wissenschaftlichen Beratung der Entscheidungsträger.

Die vorstehend angesprochenen Aufgaben entsprechen der Anpassung bestehender Politiken der Bundesregierung wie auch der EU an sich wandelnde Anforderungen des marinen Umwelt- und Naturschutzes. Insofern findet hier eine Neufokussierung bestehender Aufgabenbereiche statt, die in aller Regel keine zusätzlichen Mittel bindet.

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

Generell haben sich die meisten Schwarmfisch-Bestände (Hering, Makrele, Sprotte) in den letzten zehn Jahren positiv entwickelt. Insbesondere der wichtige Heringsbestand in der Nordsee hat sich nach dem Zusammenbruch vor über 25 Jahren fast vollständig erholt und liefert heute wieder den nach Menge größten Teil der Anlandungen der deutschen Flotte.

Weniger positiv sieht die Entwicklung vieler Bodenfischbestände aus. Insbesondere die in gemischten Fischereien gefangenen Nordsee-Bestände des Kabeljau und der Scholle befinden sich derzeit in schlechtem Zustand. Für den Kabeljau in der Nordsee (und benachbarten Gebieten) empfahl der Internationale Rat für Meeresforschung (ICES) in diesem Jahr – zum dritten Mal in Folge – einen völligen Fangstopp, damit sich der Bestand wieder erholen kann. Dem entgegen hat sich der Seelachsbestand in der Nordsee und westlich Schottlands positiv entwickelt. Dies gilt auch – dank einer ausgezeichneten Nachwuchsproduktion – für den Seezungen-Bestand in der Nordsee. Allerdings kann Seezunge nicht ohne

Beifänge von Schollen gefangen werden; auch diese Fischerei sollte daher stark eingeschränkt werden, damit sich der Schollenbestand erholen kann.

Fischereien, die nicht direkt auf Arten abzielen, die für den menschlichen Verzehr, sondern für die Fischmehl- und -ölproduktion bestimmt sind, werden als „Industriefischereien“ bezeichnet. Zielarten sind in der Nordsee fast ausschließlich solche, die sich nicht für den direkten Konsum eignen oder für diesen nur schwer zu vermarkten sind (Sandaal, Stintdorsch, Sprotte, Blauer Wittling, Stöcker). Es können in dieser Fischerei allerdings unter Umständen nicht unerhebliche Mengen von Speisefischen als Beifang anfallen (siehe Frage 41).

Für Fischarten, die nicht oder kaum kommerziell genutzt werden, gibt es nur sehr grobe Abschätzungen der Bestandsentwicklung. Nach wissenschaftlichen Untersuchungen gibt es Anzeichen dafür, dass die Bestandsgröße dieser Fischarten infolge der Reduzierung der Bestände der am Boden lebenden Speisefischarten zugenommen hat. Die gesamte Fischbiomasse in der Nordsee hat wahrscheinlich nicht abgenommen. Sie hat sich nur zugunsten kleinerer, schneller reproduzierender Arten verschoben und/oder zugunsten von Arten, die nicht befischt werden, weil sie wirtschaftlich uninteressant sind.

Die im Anhang zu Frage 40 aufgeführte Tabelle gibt einen Überblick über die Anlandungen von Fangmengen in den Nordsee-Anrainerstaaten. Dabei ergibt sich ein stark differenziertes Bild: Norwegen und Dänemark erzielen mit deutlichem Abstand vor dem Vereinigten Königreich und den Niederlanden die höchsten Fangmengen; die deutschen Fangmengen sind dagegen vergleichsweise gering. Die Preise liegen in Dänemark und Norwegen deutlich niedriger als bei den anderen Anrainern (außer Schweden). Dies erklärt sich durch die Konzentration auf die Industriefischerei sowie aus der Verteilung der Fangrechte nach vorgegebenen Schlüsseln auf die Anrainerstaaten.

41. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auswirkungen der Industriefischerei auf die Entwicklung von Flora und Fauna in der Nordsee?

Auswirkungen auf die Flora:

Die Entnahme von Biomasse durch alle Arten von Fischerei bedeutet grundsätzlich auch eine Entnahme potenzieller Pflanzennährstoffe (die nach Remineralisierung der Biomasse zur Verfügung stünden). Eine Verarmung ist aber nicht zu befürchten, da ständig eine Zufuhr aus dem Atlantik, durch die Flüsse und die Atmosphäre stattfindet. Die Nordsee gilt nicht als nährstoffarm. Eine mechanische Schädigung von Tang- oder Seegrasbetten, die in der Nordsee nur in Flachwasserbereichen vorkommen, ist nicht bekannt und nicht zu erwarten.

Auswirkungen auf die Fauna:

Zu berücksichtigen sind Auswirkungen auf die befischten Arten selber (die Zielarten), mitgefangene andere Arten (Beifänge) und Arten, denen die Zielarten zur Ernährung dienen (Räuber). Vier Arten von Fischen können in der Nordsee als Zielarten der Industriefischerei bezeichnet werden: Der größere Anteil der Fänge besteht aus Sandaalen, geringere Mengen liefern Sprotte, Stintdorsch und Blauer Wittling.

Die Entwicklung der Fänge ergibt sich wie folgt:

- Sandaal: Starker Rückgang im Jahr 2003, der sich 2004 fortgesetzt hat; davor schwankend ohne Tendenz,
- Sprotte: Schwankend ohne Tendenz,
- Stintdorsch: Abnahme in den letzten 20 Jahren,
- Blauer Wittling: Zunahme 2002/2003, davor schwankend ohne Tendenz.

Für alle Zielarten gibt es durch die EU verordnete Obergrenzen für die Fänge, die zurzeit jährlich neu festgesetzt werden (TAC – Total Allowable Catch, aufgeteilt in nationale Quoten) und der Entwicklung der Bestände Rechnung tragen sollen. Für den Sandaal ist wegen des starken Einbruchs seit dem Jahr 2004 eine spezielle Regelung in Kraft, bei der die Fangmöglichkeiten während der laufenden Saison abgeschätzt und ggf. die Fischerei frühzeitig beendet wird.

Die Verwendung von Netzen mit großer Öffnung und engen Maschen führt zu Beifängen an kommerziell bedeutenden als auch wirtschaftlich uninteressanten Fischen. Das erlaubte Spektrum an Arten, das an Bord behalten werden darf, ist durch EG-Verordnung festgelegt. Die Zusammensetzung der Ladung an Bord wird durch Stichproben in den Häfen auf ihre Zulässigkeit kontrolliert und nötigenfalls durch zeitweiligen Lizenzentzug geahndet. Weitere Kontrollen finden auf See statt mit der Möglichkeit, Bußgelder zu verhängen. Für den Hering als Beifang gilt eine besondere Regelung, nach der die betreffende Industriefischerei geschlossen werden muss, sobald eine spezielle Quote überschritten wird.

Wegen zu erwartender lokal hoher Beifänge sind ein Gebiet in der mittleren Nordsee für die Stintdorschfischerei sowie an der englischen, schottischen bzw. dänischen Küste saisonal drei Gebiete für die Sprottenfischerei gesperrt.

In den letzten zehn Jahren sind die Beifänge, insbesondere der wirtschaftlich wichtigen Arten, deutlich niedriger als zuvor.

Durch die geringe Körpergröße der Industriefischarten, die sie für den menschlichen Konsum unattraktiv macht, sind sie gleichzeitig eine geeignete Beute für Fische, Seevögel und Meeressäuger. Die fischereiliche Sterblichkeit der Industriefischarten ist etwa gleich groß wie die natürliche Sterblichkeit durch Fische, Seevögel und Meeressäuger.

Besonderes Augenmerk hat die zeitlich-lokale Abhängigkeit bestimmter Seevogelpopulationen von dem Vorhandensein von Sandaalen gefunden, wenn zur Zeit der Aufzucht der Jungen ein großer Bedarf an kleinen Sandaalen als Futter besteht. Deshalb ist in zwei Gebieten (Shetland-Inseln, Firth of Forth = „Wee Bankie“) die Sandaalfischerei bis auf eine Versuchsfischerei eingeschränkt. Wegen des begrenzten Flugradius der Vögel sind dies landnahe Gebiete. Auch sonst gilt als Empfehlung für die Bewirtschaftung, dass lokale Vorkommen an Industriefisch nicht restlos abgefischt werden sollten.

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

Die Festsetzung von höchstzulässigen Fangmengen für die kommerziell wichtigen Fischarten in der Nordsee und technische Vorschriften (z. B. zu Maschenweiten) dienen dem Schutz der Bestände. Die seit Jahren wiederholten dringenden Empfehlungen des Internationalen Rates für Meeresforschung, insbesondere zum Dorsch/Kabeljau, die die Bundesregierung stets unterstützt hat, haben bisher noch nicht die erforderliche Berücksichtigung im EU-Fischereirat gefunden. Im Rahmen der Reform der Gemeinsamen Fischereipolitik stehen mehrjährige Wiederauffüllungspläne (für Bestände in schlechter Verfassung) und Bewirtschaftungspläne (für Bestände in zufriedenstellender oder guter Verfassung) im Vordergrund. Die Bundesregierung setzt sich nachdrücklich für ökosystemverträgliche und nachhaltige Fischerei ein und befürwortet alle Maßnahmen, die in diese Richtung weisen.

Für den Kabeljaubestand in der Nordsee und angrenzenden Gewässern hat der Fischereirat Anfang des Jahres 2004 einen Wiederauffüllungsplan mit festen Zielgrößen für die anzustrebenden Bestandsgrößen erlassen. Leider ist jedoch

bisher noch keine durchgreifende Trendwende hin zu einem nachhaltigen Wiederaufbau des Bestandes erzielt worden. Es bedarf hier weiterer Anstrengungen. Die Bundesregierung tritt für die Einführung von geschlossenen Gebieten für den gezielten Wiederaufbau von Beständen ein.

Langfristige Maßnahmen sind insbesondere auch für den Schollenbestand geboten (siehe Antwort zu Frage 40).

43. Welche wechselseitige Bedeutung haben Umweltschutz und Tourismus im Nordseeraum?

Der Nordseeraum wird durch das Ökosystem Wattenmeer geprägt. Aufgrund dieser Einzigartigkeit haben die Bundesländer Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Hamburg das Wattenmeer als Nationalparke ausgewiesen. Mit den Niederlanden und Dänemark besteht seit dem Jahr 1978 auf Regierungsebene eine trilaterale Zusammenarbeit zum Schutz des Wattenmeeres. Ein intakter Naturraum der gesamten Wattenmeerregion ist Grundvoraussetzung für den Tourismus in der Region.

Die statistische Erfassung von Übernachtungsgästen, Tagestouristen und Ausgabeverhalten in Dänemark, Deutschland und den Niederlanden ist uneinheitlich. Dies hat zur Folge, dass jüngste Schätzungen des Umsatzvolumens des Tourismus in der gesamten dänisch-deutsch-niederländischen Wattenmeerregion lediglich eine Spannbreite angeben können, die für den gesamten Nordseeraum zwischen 2,8 Mrd. Euro und 5,3 Mrd. Euro liegt. Der Tourismus stellt aber in jedem Fall für diesen Raum einen wichtigen Wirtschaftsfaktor dar.

Der deutliche Anstieg geführter Wattwanderungen im schleswig-holsteinischen Wattenmeer im Zeitraum von 1999 bis 2002 um rund 20 Prozent auf 116 000 Teilnehmer unterstreicht die Bedeutung des Naturraums Wattenmeer für den Tourismus. Zum Schutz dieses Naturraums wurden im Bereich der Wattenmeer-Nationalparke Befahrensregelungen für den Schiffs- und Sportbootverkehr nach dem Bundeswasserstraßengesetz erlassen.

44. Welche wechselseitige Bedeutung haben Umweltschutz und Energieerzeugung im Nordseeraum?
45. Welchem dieser beiden Bereiche wird im Zweifelsfall Vorrang eingeräumt?

Nach der Strategie der Bundesregierung zur Windenergienutzung auf See aus dem Jahr 2002 soll die Energieerzeugung durch Windoffshore-Anlagen in der Nordsee umwelt- und naturverträglich erfolgen.

Mit dem Inkrafttreten des neuen Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) am 4. April 2002 wurde die Grundlage geschaffen, dass der Bund in der AWZ auch Schutzgebiete nach der FFH-Richtlinie (92/43/EWG) bzw. der Vogelschutzrichtlinie (79/409/EWG) ausweisen kann. Die Meldung von einem Vogelschutzgebiet sowie drei FFH-Gebieten in der AWZ der Nordsee an die EU-Kommission ist am 25. Mai 2004 erfolgt. Im novellierten EEG wurde durch den Wegfall der Vergütung für Offshore-Windparks in Meeresschutzgebieten des Küstenmeeres oder der AWZ ab dem 1. Januar 2005 der Anreiz für Planungen in diesen Gebieten stark eingeschränkt.

Die Erdöl- und Ergasförderung ist auch innerhalb der ausgewiesenen Meeresschutzgebiete weiterhin möglich, sofern sie nicht zu einer Beeinträchtigung der Schutzziele im Sinne o. a. Richtlinien führt.



Zusammen mit der Seeanlagenverordnung (SeeAnlV) und der darin vorgesehenen Ausweisung von besonderen Eignungsgebieten für Windkraftanlagen, der Raumordnung in der AWZ nach § 18a Raumordnungsgesetz (ROG), dem UN-Seerechtsübereinkommen (SRÜ) vom 10. Dezember 1982 und dem Bundesberggesetz vom 13. August 1980 bestimmt dieser gesetzliche Rahmen die Wechselwirkungen zwischen Umweltschutz und Energieerzeugung in der deutschen AWZ der Nord- und Ostsee.

Die Frage des Vorrangs stellt sich nicht, da der gesetzliche Rahmen die Grundlage für Umweltschutz und Energieerzeugung in der deutschen Nordsee bildet.

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

Der Bundesregierung sind keine Umweltschutzmaßnahmen der EU bekannt, die sich ausschließlich auf den Nordseeraum beziehen würden. Gleichwohl können deutsche Unternehmen von Umweltschutzmaßnahmen, die auch den Nordseeraum betreffen, profitieren. Es ist zu erwarten, dass die Nachfrage nach innovativen, ressourcensparenden und schadstoffarmen Techniken und Technologien und speziell nach modernen Umweltschutztechniken und -technologien insgesamt und damit auch im Nordseeraum steigen wird. Wegen der international anerkannten Leistungsfähigkeit deutscher Unternehmen gerade in diesen Bereichen ist zu erwarten, dass deutsche Unternehmen gute Chancen haben, Aufträge zu erhalten. So gehört Deutschland bereits heute international zu den führenden Staaten beim Export von Umweltschutzgütern. In Deutschland haben sich zudem durch eine anspruchsvolle Umweltpolitik und unternehmerische Kreativität so genannte Lead-Märkte entwickelt, die die Praxistauglichkeit und die breite Anwendbarkeit solcher Techniken und Technologien unter Beweis stellen. Hierzu zählen beispielsweise folgende Bereiche:

- erneuerbare Energien,
- stromsparende Haushaltsgeräte,
- moderne Heizkessel und Klimatisierungsgeräte,
- effiziente Kohle- und gekoppelte Gas- und Dampfturbinen-Kraftwerke (GuD-Kraftwerke) mit Kraft-Wärme-Kopplung,
- Recycling von Abfällen,
- Nutzung der energetischen Potenziale von Abfällen,
- integrierte Umwelttechnologien,
- nachhaltige Systeme zur Wasserver- und Abwasserentsorgung.

Andere Beispiele finden sich im und am Wattenmeer. So liegt die Erdölförderanlage Mittelplate im Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer, der seit rd. zehn Jahren auch als europäisches Vogelschutzgebiet ausgewiesen wird. Diese Lage hatte zur Folge, dass von vornherein besondere Umweltschutzmaßnahmen einzuhalten waren, die weltweit für die Gewinnung von Erdöl und Erdgas in ähnlich empfindlichen Gebieten beispielhaft sind und deutschen Firmen einen entsprechenden Wissensvorsprung verschaffen. Letzteres gilt insbesondere auch für die Weiterentwicklung abgelenkter Bohrtechniken über große Entfernungen, die für die Teilerschließung des Feldes Mittelplate vom Land aus zum Einsatz gekommen sind.

Es gibt allerdings keine regionalen Schwerpunkte, wo deutsche Unternehmen von Umweltschutzmaßnahmen der Gemeinschaft besonders profitieren könnten

oder würden. Lediglich die Wasserrahmenrichtlinie enthält spezifische Qualitätsanforderungen für die Küstengewässer. Diese Qualitätsanforderungen lassen sich aber in erster Linie durch Maßnahmen im gesamten Einzugsgebiet der Nordsee erreichen und nicht durch räumlich begrenzte Maßnahmen im engeren Nordseeraum.

Soweit öffentliche Auftraggeber tätig werden, bietet das europäische Wettbewerbs- und Vergaberecht keine Möglichkeit, deutsche Unternehmen bei einer Auftragsvergabe zu bevorzugen. Die Bundesregierung fördert jedoch Demonstrationsvorhaben im Bereich des Umweltschutzes, die erstmals in großtechnischem Maße aufzeigen, in welcher Weise fortschrittliche Verfahren oder Verfahrenskombinationen verwirklicht werden können. Dabei wird von den Vergabebehörden darauf geachtet, dass deutsche Unternehmen bei der Durchführung dieser anspruchsvollen Pilotprojekte nicht diskriminiert werden und ggf. ihren Erfahrungsvorsprung nutzen können.

## V. Verkehr

47. Wie hat sich die verkehrspolitische Lage der Transportmittel Schiene, Auto, Flugzeug und Schiff in den vergangenen zehn Jahren im Nordseeraum entwickelt?

Die Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung des Nordseeraums ist eingebettet in die Prozesse der europäischen Integration und der Globalisierung. Daher ist eine isolierte Betrachtung der „verkehrspolitischen Lage der Transportmittel“ im Nordseeraum weder sinnvoll noch möglich. Gesonderte Daten der amtlichen Statistik zur Entwicklung der Verkehrsleistungen im Nordseeraum liegen im Übrigen nicht vor.

48. Wie lauten die Prognosen für das Verkehrsaufkommen im Nordseeraum insgesamt und speziell für Deutschland aufgeschlüsselt nach den in Frage 47 genannten Transportmitteln?
49. Wie sieht diese Prognose gesondert für Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Hamburg und Bremen aus und welche verkehrs-, wirtschafts-, finanz- und umweltpolitischen Folgen ergeben sich daraus?

Speziell für den Nordseeraum sowie für einzelne Bundesländer liegen der Bundesregierung keine Prognosen für die Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger vor, aus denen sich etwaige verkehrs-, wirtschafts-, finanz- und umweltpolitische Folgen ersehen lassen.

50. Welche verkehrspolitischen Projekte plant die Bundesregierung, um die deutsche Infrastruktur für den Nordseeraum zu verbessern – die Hochseeinsel Helgoland eingeschlossen?

Die Entwicklung der deutschen Infrastruktur für den Nordseeraum wird in erster Linie von den Anforderungen der Verkehrserschließung und Anbindung der Seehäfen bestimmt. Entsprechend gehören der gezielte und koordinierte Ausbau der land- und seeseitigen Zufahrten der Seehäfen sowie deren Verbindung mit den Wirtschaftszentren Deutschlands zu den zentralen Feldern der deutschen Seehafenpolitik. Im Jahr 1999 haben Bund und Küstenländer mit der Verabschiedung der „Gemeinsamen Plattform zur deutschen Seehafenpolitik“ Schwerpunkte zur Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland definiert und im Jahr 2001 durch einen Katalog mit konkreten hafenpolitischen Maßnahmevorschlägen ergänzt.

Ihre Planungen für die Verkehrsinfrastruktur hat die Bundesregierung im Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP 2003) dargelegt (Beschluss des Bundeskabinetts vom 2. Juli 2003; Bundestagsdrucksache 15/2050). Die Bundesregierung hat darin den hohen Stellenwert und den Ausbau der Hinterlandanbindungen als besonderen Investitionsschwerpunkt definiert und erstmals bei einem Bundesverkehrswegeplan das Element „Hinterlandanbindungen“ in die Projektbewertung einbezogen. 14 von insgesamt 15 wichtigen küstenländerübergreifenden Verkehrsinfrastrukturprojekten (erste Priorität) zur Verbesserung der Hinterlandanbindung sind als Vorhaben des „Vordringlichen Bedarfs“ im BVWP 2003 enthalten. Die 15. Maßnahme betrifft die Fahrrinnenanpassungen von Außenweser sowie Unter- und Außenelbe, zu denen die Voruntersuchungen erst nach Abschluss des BVWP 2003 fertig gestellt werden konnten.

Dem Kabinettsbeschluss vom 15. September 2004 zu den Fahrrinnenanpassungen von Elbe und Weser folgend, wird der Bund zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Nordseehäfen seine Bemühungen um eine leistungsfähige und anforderungsgerechte Infrastruktur der Seehafenstandorte verstärken. Dazu wird er die Strategie für die see- und landseitige Anbindung der Häfen fortentwickeln und auf der Grundlage der „Gemeinsamen Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik“ mit den Ländern abstimmen (Seehafenkonzeption).

Die beiden Vorhaben zur Fahrrinnenanpassung der Außenweser sowie der Unter- und Außenelbe sind gemäß Kabinettsbeschluss vom 15. September 2004 für das weitere Planungsverfahren mit einem besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag versehen worden. Bei einem mit dem BMU festgestellten positiven Ergebnis können die Vorhaben den im BVWP 2003 enthaltenen Bundeswasserstraßenvorhaben gleichgestellt werden. Die von den Ländern vorgebrachten Anforderungen, insbesondere die ökologischen Belange und die Deichsicherheit, werden im weiteren Verfahren besonders berücksichtigt. Gleichzeitig können die Detailplanungen und Untersuchungen zu den Vorhaben aufgenommen werden, die die Basis für die Planfeststellungsverfahren sind. Die Festlegung der Vorhaben als prioritär kann erst erfolgen, wenn die mit Kabinettsbeschluss vom 2. Juli 2003 geforderte Priorisierung aller Maßnahmen im Bereich der Bundeswasserstraßen erfolgt ist und wenn die Länder die FFH-Nachmeldungen von Flussästuaren vorgenommen haben.

Auf Grundlage des BVWP 2003 hat der Bundestag das Erste Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 15. September 2004 (BGBl. I S. 2322) sowie das Fünfte Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 4. Oktober 2004 (5. FStrAbÄndG, BGBl. I S. 5274) beschlossen. Darin sind ebenfalls jene Bedarfsplanprojekte berücksichtigt, die den verkehrs- und strukturpolitisch notwendigen Hinterlandanbindungen der deutschen Nordseehäfen in besonderem Maße dienen.

Neben infrastrukturellen Maßnahmen setzt sich die Bundesregierung sowohl im Rahmen der EU als auch auf bilateraler Ebene für die Verbesserung der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen der deutschen Seehäfen im europäischen Wettbewerb ein. Ziel ist eine größtmögliche Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen. Mit der geplanten Änderung der Eisenbahninfrastrukturbenutzungsverordnung soll die Möglichkeit zur Differenzierung der Trassenpreise für die Betreiber der Schienenwege geschaffen werden. Dies könnte auch dem Verkehr zwischen den Seehäfen und dem Hinterland zugute kommen.

Der besonderen Bedeutung der deutschen Nordseehäfen für den internationalen Verkehr trägt die Tatsache Rechnung, dass die Häfen (Emden, Wilhelmshaven, Bremen, Bremerhaven, Cuxhaven, Brunsbüttel und Hamburg) sowie ihre Hinterlandverbindungen Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes sind. Für deren Entwicklung wurden Zuschüsse aus der Haushaltslinie für Transeuro-

päische Netze gewährt (z. B. Studien für die Elbequerung im Zuge der Bundesautobahn A 20).

51. Welche konkrete Initiative plant die Bundesregierung, um den „Intermodal Transport“ für die deutschen Nordseehäfen einzuführen?

Intermodaler Verkehr, d. h. verkehrsträgerübergreifende Transportketten von und zu den deutschen Nordseehäfen, findet bereits seit langer Zeit statt. Die Bundesregierung ist bestrebt, die Rahmenbedingungen für den Kombinierten Verkehr (KV) stetig zu verbessern, wovon auch die deutschen Nordseehäfen profitieren. Neben ordnungs- und steuerpolitischen Erleichterungen erfolgt vor allem eine finanzielle Unterstützung beim Neu- und Ausbau von Terminals des KV, zum einen nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz für die Terminals der DB Netz AG und zum anderen nach der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des KV für Terminals von Privatinvestoren. Des Weiteren wird die Bundesregierung in Kürze ein neues Programm starten, um außerhalb der infrastrukturellen Förderung mit Bundesmitteln im Wege von Anschubfinanzierungen oder Investitionszuschüssen neue nationale Verkehre im KV auf Schiene und Wasserstraße zu fördern. Da sich intermodale Transportketten nach den Gesetzen des Marktes entwickeln, sind die Seehäfen selbst, aber auch Schifffahrtsunternehmen aufgerufen, sich aktiv an der Entwicklung konkreter Initiativen und Projekte zu beteiligen.

Die Bundesregierung unterstützt zudem bis zum Ende des Jahres 2007 das so genannte ShortSeaShipping Promotion Center (SPC), das sich in Form eines Public-Private-Partnership-Projektes, getragen von Bund, den Küstenländern und Nordrhein-Westfalen sowie Firmen und Verbänden der maritimen Wirtschaft und der Binnenschifffahrt, für die Entlastung des Straßenverkehrs zugunsten intermodaler Transporte einsetzt. Das SPC fördert durch Beratung, Information und Werbung die Verlagerung der Straßengütertransporte auf die Küsten- und Binnenschifffahrt.

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

Vor dem Hintergrund des stark expandierenden Handelsverkehrs mit den Ostsee-Anrainerstaaten, insbesondere auch nach der EU-Erweiterung sowie einer kontinuierlichen Entwicklung der Wirtschaftsbeziehungen mit Russland, hat sich die über den Nord-Ostsee-Kanal (NOK) transportierte Ladungsmenge mit etwa 80 Mio. t im Jahr 2004 gegenüber dem Jahr 1999 nahezu verdoppelt. Einen wesentlichen Anteil daran haben Containertransporte im Küstenverkehr mit so genannten Feederschiffen, die im wachsenden Zulieferverkehr zwischen den Containerhäfen im Nordseebereich und den Ostseehäfen eingesetzt werden. Die daraus resultierende Wegeverkürzung von 450 km im Vergleich zur so genannten Skagenroute bringt erhebliche Zeit- und Transportkostenvorteile.

Die verkehrspolitische Bedeutung des NOK liegt darüber hinaus in der

- Vermeidung von Landtransporten mit erheblich höheren Umweltbelastungen („From Road to Sea“),
- Umsetzung der europäischen TEN-Leitlinien zur Stärkung des Verkehrsträgers Seeverkehr; der NOK ist Bestandteil der „Motorways of the Sea“ der Europäischen Union,
- Stärkung der Wettbewerbsposition der deutschen Nordseehäfen als Hauptnutznießer dieses kostengünstigen Transportweges zu den Ostseehäfen gegenüber der ausländischen Konkurrenz.

53. Durch welche Maßnahmen gewährleistet die Bundesregierung im Jahr 2004 und in den folgenden Jahren die Sicherstellung der Schifffahrt auf dem Nord-Ostsee-Kanal?

Mit einem umfangreichen Investitionsprogramm in Höhe von über 100 Mio. Euro für die Jahre 2004 und folgende werden Kanalbett, Kanalanlagen und Querungsbauwerke des NOK gesichert und instand gesetzt. Dabei werden die Technik der teilweise mehr als 100 Jahre alten Kanalanlagen sowie die Verkehrslenkung für die heutigen Anforderungen der Schifffahrt und zur Erhöhung der Attraktivität des Kanals modernisiert und durch leistungsfähigere Systeme ersetzt.

54. Welche Hinterlandverbindungen werden von den deutschen Nordseehäfen intensiv verwendet?

Die Hauptstrecken der Eisenbahnen des Bundes, die Bundesfernstraßen sowie die Bundeswasserstraßen zwischen den Nordseehäfen und dem Hinterland werden intensiv genutzt. Insbesondere im wachstumsintensiven Containerverkehr der deutschen Nordseehäfen wird der größere Anteil des Hinterlandverkehrs umweltgünstig mit der Eisenbahn abgewickelt. In den Relationen, in denen der Gesetzgeber einen Ausbaubedarf festgestellt hat, sind nach dem Ersten Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und dem Fünften Gesetz zur Änderung des Fernstraßenbaugesetzes (5. FStrAbÄndG) entsprechende Maßnahmen vorgesehen. Maßnahmen an Bundeswasserstraßen enthält der BVWP 2003.

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

Daten der amtlichen Statistik für den Transitverkehr über die deutschen Nordseehäfen liegen der Bundesregierung nicht vor.

56. Wie hat die Bundesregierung zur Umsetzung des von dem Europäischen Parlament im Juli 1996 gebilligten TEN-Programms (Transeuropäische Netze) beigetragen?

Grundsätzlich ist anzumerken, dass ein großer Teil der Investitionen in die Bundesverkehrswege der Entwicklung des transeuropäischen Netzes zugute kommt.

So hat die Bundesregierung seit dem Jahr 1996 rd. 77 Mrd. Euro in die Bundesverkehrswege investiert. Überdies trägt Deutschland durch seine Leistungen an den EU-Haushalt zum Ausbau des transeuropäischen Netzes bei.

## VI. Sicherheit

57. Welche Maßnahmen im Bereich der Inneren Sicherheit mit Nordseebezug sind seit dem Regierungswechsel 1998 seitens der Bundesregierung ergriffen worden und welche plant sie für die nächste Zeit der Legislaturperiode zu ergreifen?

Die Bundesregierung misst der Erhöhung der Inneren Sicherheit große Bedeutung zu und hat verschiedene Maßnahmen ergriffen, die auch die Maritime Sicherheit im Nordseeraum stärken.

So hat sie den seit dem Jahr 1994 bestehenden Koordinierungsverbund „Küstenwache“ auf Verbesserungsmöglichkeiten untersucht und die Umsetzung erkannten Optimierungsbedarfs veranlasst. Die in der Küstenwache des Bundes mitwirkenden Behörden werden – in Umsetzung des Beschlusses des Deutschen Bundestages vom 2. Dezember 2004 (Bundestagsdrucksache 15/3322) – ihre Aufgaben künftig aus einem neuen gemeinsamen Zentrum in Cuxhaven heraus für Nord- und Ostsee wahrnehmen. Um auch eine Teilnahme der Küstenländer in diesem Zentrum zu erreichen, sind Gespräche mit den Ländern aufgenommen worden.

In den Jahren 1999 bis 2003 sind zur Bewältigung der maritimen Aufgaben des Bundesgrenzschutzes drei neue hochseetüchtige Patrouillenboote mit einem Investitionsvolumen von rd. 46 Millionen Euro angeschafft sowie drei weitere Patrouillenboote für 6,3 Millionen Euro umfassend modernisiert worden.

Durch die Internationale Schifffahrts-Organisation (IMO) wurden im Dezember 2002 Ergänzungen des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See angenommen (Kapitel XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens und Internationaler Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code)), die alle IMO-Vertragsstaaten zur Einführung umfangreicher Eigensicherungsmaßnahmen auf Schiffen und in Hafenanlagen zur Abwehr terroristischer Angriffe verpflichten (SOLAS = Safety of Life at Sea). Dazu zählen u. a. ein Alarmsystem für Schiffe, Risikobewertungen und Gefahrenabwehrpläne für Schiffe und Hafenanlagen, Gefahrenabwehrbeauftragte für Schiffe, Reedereien und Hafenanlagen sowie ein System von Gefahrenstufen, nach denen sich die jeweils anzuwendenden Sicherheitsmaßnahmen entsprechend der Gefährdungslage für die jeweiligen Schiffe und Hafeneinrichtungen richten.

Diese neuen Sicherheitsmaßnahmen für die Schifffahrt wurden durch den Bund innerstaatlich mit Wirkung zum 1. Juli 2004 umgesetzt. Für die Umsetzung der Sicherheitsmaßnahmen in den Hafenanlagen sind die Länder zuständig, die ihrerseits entsprechende Ausführungsgesetze geschaffen haben.

Auch auf See sind terroristische Angriffe denkbar, bei denen wegen der Art der Begehung, der eingesetzten Tatmittel und der Schwere der Folgen die jeweils zuständige Polizei weder allein noch mit Unterstützung durch die anderen Polizeien die Lage bewältigen kann. Aktuell wird daher an dem Entwurf eines Seesicherheitsgesetzes gearbeitet, das den Einsatz der Streitkräfte zur Unterstützung der Polizeien bei terroristischen und vergleichbar schweren Bedrohungen auf See und von See her regelt.

58. Welche Kooperationen im Bereich der Inneren Sicherheit mit Nordseebezug, insbesondere zur Bekämpfung der organisierten Kriminalität und des internationalen Terrorismus, bestehen zwischen den Anrainerstaaten?

Welche Rolle übernimmt hierbei die Europäische Union, insbesondere die Agentur für Seesicherheit?

Deutschland arbeitet in vielfältiger Weise mit den anderen Nordsee-Anrainerstaaten zusammen.

Es findet eine aktive polizeiliche Zusammenarbeit insbesondere auf EU-Ebene statt. Der praktizierte Austausch von Verbindungsbeamten des Bundeskriminalamtes und des Bundesgrenzschutzes mit den entsprechenden Behörden in den Staaten des Nordseeraums erlaubt zudem vor allem in konkreten polizeilichen Lagen einen unmittelbaren, unbürokratischen Informationstransfer.

Bilaterale Verträge mit den Nordsee-Anrainerstaaten Niederlande (in Kraft seit 1997), Frankreich (2000), Belgien (2002) und Dänemark (2002) regeln die

polizeiliche Kooperation auch in den Grenzgebieten auf See. Die weitere Vertiefung dieser bilateralen Kooperationen wird fortlaufend verhandelt. So steht derzeit ein erweitertes Abkommen mit den Niederlanden vor der Unterzeichnung.

Im Bereich des Grenzschutzes finden auf Arbeitsebene zur Optimierung der Zusammenarbeit vor Ort seit dem Jahr 1998 turnusmäßig Besprechungen der Grenzschutzbehörden statt, die im Bereich der Nordseehäfen für die Kontrolle des grenzüberschreitenden Verkehrs zuständig sind.

Die nationalen Spezialeinheiten der EU-15 (Deutschland: GSG 9) arbeiten seit 28. Januar 2002 in der Arbeitsgruppe „ATLAS“ zusammen, die dem gegenseitigen Informationsaustausch und Wissenstransfer zu Einsatzkonzepten und -taktiken auf dem Gebiet der Terrorismusbekämpfung bzw. der Bekämpfung der Schwerstkriminalität dient. Die Einbeziehung der neuen EU-Mitgliedstaaten ist derzeit in der Vorbereitung.

Die Europäische Union hat mit der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 vom 31. März 2004 (ABl. EG L 129/6) sichergestellt, dass die Umsetzung der neuen Sicherungsmaßnahmen nach der SOLAS-Konvention und dem ISPS-Code (vgl. Antwort zu Frage 57) in allen Mitgliedstaaten einheitlich erfolgt, und damit zugleich Wettbewerbsverzerrungen vorgebeugt. Der Europäischen Agentur für Seesicherheit obliegt es, die Europäische Kommission bei den vorgesehenen Inspektionen technisch zu unterstützen, mit denen sie die Einhaltung dieser Sicherungsmaßnahmen in den Mitgliedstaaten überprüft.

59. Verfügt das Küstenwachzentrum ohne das Automatische Identifikationssystem (AIS) über ein Gesamtbild der Schiffsbewegungen im Bereich der deutschen Nordsee?

Wenn ja, auf welche Art und Weise wird das Küstenwachzentrum ohne AIS in die Lage versetzt, sich ein Gesamtbild über die Schiffsbewegungen im Bereich der deutschen Nordsee zu verschaffen?

Ein Gesamtbild aller Schiffsbewegungen liegt weder den Verkehrszentralen noch dem Küstenwachzentrum Nordsee vor. Die in der Küstenwache koordinierten Behörden können einsatzrelevante Informationen bei den Verkehrszentralen anlassbezogen abrufen.

60. Wann wird das AIS im Bereich der deutschen Nordsee für die Sicherheitsbehörden zur Verfügung stehen?

Die erforderliche Landinfrastruktur zur Erfassung der AIS-Daten soll bis Ende des Jahres 2007 stufenweise fertig gestellt werden. In sicherheitsrelevanten Bereichen der deutschen Nordsee wird AIS bereits im Laufe des Jahres 2005 zur Verfügung stehen.

Die Frage, welche Daten von den in der Küstenwache koordinierten Behörden für die jeweilige Aufgabenerledigung benötigt werden, wird aktuell untersucht. Soweit die seegehenden Einsatzfahrzeuge technisch entsprechend ausgerüstet sind, werden ihnen AIS-Daten anderer Fahrzeuge innerhalb der Funkreichweite bereitgestellt.

## VII. Kooperation in der Nordseeregion

61. Wo liegen die infrastrukturpolitischen Hauptvorteile, wo die entscheidenden Schwachpunkte der Nordseeregion?

Die infrastrukturellen Hauptvorteile und -schwächen des Nordseeraums können wie folgt zusammengefasst werden:

- Die Länder des Nordseeraums sind durch die Nordsee als gemeinsamer Wirtschaftsfaktor und durch historisch gewachsene Beziehungen untereinander verbunden.
- Der Nordseeraum umfasst sehr unterschiedlich strukturierte ländliche und städtische Gebiete. Einige sind durch ein erhebliches Bevölkerungswachstum gekennzeichnet, das mit einem Zuwachs an Wirtschafts- und Kaufkraft einhergeht. Dicht besiedelten Regionen stehen andere gegenüber, deren sinkende Einwohnerzahl Entwicklungsprobleme verursacht.
- Schifffahrt und Hafenwirtschaft sind der Jobmotor Norddeutschlands. Die Frage der Hafenwahl ist dabei eng mit den Transportmöglichkeiten ins Hinterland verknüpft, da ca. 75 Prozent der Kosten einer seegestützten Transportkette auf den Vor- und Nachlauf entfallen. Gute Verkehrsverbindungen für Schiene, Straße, Wasserstraße und Kurzstreckenseeverkehr sind deshalb infrastrukturelle Vorteile, die zur Attraktivitätssteigerung der Hafenstandorte beitragen. Weitere Vorteile sind gut funktionierende Logistik- und Distributionsleistungen der Häfen und die Konzentration außenwirtschaftsorientierter Dienstleister.
- Das Vorhandensein global bedeutsamer Metropolenregionen und anderer bedeutsamer Städte stellt ein wichtiges Entwicklungspotenzial dar. Durch Vernetzung und Bündelung dieser Städte und Regionen sowie deren strategische Zusammenarbeit können Integration und Wettbewerbsfähigkeit der Nordseeregion gefördert werden.
- Entwicklungsvorteile im Bereich der Infrastruktur begründen sich aus der langen maritimen Tradition (intensiver Kurzstreckenseeverkehr, gut entwickeltes Feeder-System, enge Einbindung in interkontinentale Verkehre, dadurch viele Logistikfunktionen mit entsprechenden wirtschaftlichen Vorteilen) und dem vorhandenen guten Verkehrsnetz. Die Kapazitäten von Häfen und Wasserstraßen bieten gute Möglichkeiten, den wachsenden Transit von den Nordseehäfen, z. B. in die Ostseeregion, im Schiffsverkehr kosten- und umweltgünstig zu bewältigen.
- Weitere Entwicklungsmöglichkeiten bestehen im Zusammenwirken kleinerer Städte oder ländlicher Gebiete als Kompetenzzentren und Motoren der regionalen Entwicklung. Die ländlichen Gebiete des Nordseeraums weisen hinsichtlich ihrer Struktur, ihrer Entwicklungsprobleme und ihrer Chancen große Unterschiede auf.
- Umweltbezogene Risiken und Chancen spielen für die künftige Entwicklung des Nordseeraums eine wichtige Rolle. In den Küstenzonen und auf dem Meer sind Schutz- und Nutzungsinteressen zu einem angemessenen Ausgleich zu bringen. Hierzu können die Instrumente der Raumplanung, des integrierten Küstenzonenmanagements und die Erarbeitung von Strategien genutzt werden.
- Einen weiteren wichtigen Aspekt für den Nordseeraum stellt die Bewirtschaftung der Wasserressourcen dar. Dies betrifft die Hochwasservorsorge, die Qualität von Grund- und Oberflächenwasser, die vom Meer ausgehenden natürlichen Gefahren und die Meeresverschmutzung.



Ergänzend wird auf die Antwort der Bundesregierung zur Großen Anfrage „Zukunftsfähigkeit deutscher Häfen“ vom 28. Mai 2004 (Bundestagsdrucksache 15/3254) verwiesen.

62. Wie hat sich die politische Kooperation zwischen den Staaten der Nordsee-Region in den vergangenen zehn Jahren, gegliedert nach politischen Ebenen, entwickelt?

Die politische zwischenstaatliche Kooperation der Staaten des Wirtschaftsraums Nordsee erfolgte zum überwiegenden Teil im multilateralen Rahmen der EU, des EWR, der NATO, des OSPAR-Übereinkommens, der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation, des Übereinkommens zur Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der Verschmutzung der Nordsee durch Öl und andere Schadstoffe, des „Nordseeprozesses“ als Nachfolge der Internationalen Nordseeschutz-Konferenzen, des Rats der Barents Euro-Arktischen Region, im Rahmen der Nordischen Zusammenarbeit (Nordischer Ministerrat und Nordischer Rat) und – mit Bezug auf das Wattenmeer – im Rahmen der Trilateralen Wattenmeerkooperation zwischen Dänemark, Deutschland und den Niederlanden.

Das Vereinigte Königreich und Norwegen haben eine bilaterale Vereinbarung über die Ausbeutung von Öl- und Gasvorkommen in der Nordsee getroffen.

Die Zusammenarbeit von Kommunen und Regionen der Staaten des Nordseeraums erfolgt insbesondere im Rahmen der im Jahr 1989 gegründeten Nordsee-Kommission. Hauptinstrument der Projektzusammenarbeit ist die EU-Gemeinschaftsinitiative INTERREG III B „Nordsee“.

Daneben bestehen weitere Formen der Zusammenarbeit zwischen Städten und Regionen von Staaten des Nordseeraums, darunter die grenzüberschreitende regionale Zusammenarbeit. In Deutschland besteht grenzüberschreitende regionale Zusammenarbeit mit Staaten des Nordseeraums im deutsch-dänischen Grenzgebiet in der Region Schleswig/Sønderjylland (Projekte in den Bereichen Bildung und Ausbildung sowie gemeinsame umweltpolitische, wirtschaftliche und arbeitsmarktbezogene Interessen), in der Euregio Watteninseln (Deutschland-Niederlande-Dänemark) und in der Region Ems-Dollart im deutsch-niederländischen Grenzgebiet (Projekte in den Bereichen Infrastruktur, Naturschutz, Wirtschaft und technisch-wissenschaftliche Zusammenarbeit).

Weitere Beispiele regionaler Zusammenarbeit im Nordseeraum sind u. a. die Euregio Scheldemündung der belgischen Provinzen Ost- und Westflandern und der niederländischen Provinz Zeeland (seit 1989) sowie die SAIL-Partnerschaft zwischen den britischen Grafschaften Essex und Kent und den Kreisen Nord/Pas-de-Calais (Frankreich), Westflandern (Belgien) und Zeeland (Niederlande) zur Förderung des Tourismus in der südlichen Nordsee (seit 1999).

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

Die für den Nordseeraum relevanten Förderprogramme der Europäischen Union gehören überwiegend zur europäischen Strukturpolitik. Diese beruht auf dem Grundsatz der Kofinanzierung, d. h. die Gemeinschaft beteiligt sich mit europäischen Mitteln an Fördermaßnahmen der Mitgliedstaaten. Dadurch ist im Grundsatz eine Abstimmung zwischen nationaler und europäischer Förderung gewährleistet.

Im Rahmen der laufenden Beratungen zur Reform der europäischen Strukturpolitik nach dem Jahr 2006 setzt die Bundesregierung sich für eine Vereinfachung der Verwaltungsverfahren ein. Damit sollen die Voraussetzungen für einen flexiblen und effizienten Mitteleinsatz weiter verbessert werden.

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

Im Rahmen der Beratungen zur zukünftigen europäischen Strukturpolitik setzt die Bundesregierung sich dafür ein, die Mittel verstärkt auf die bedürftigsten Regionen in der erweiterten EU zu konzentrieren. Hierzu gehören die an die Nordsee angrenzenden Regionen der EU-Mitgliedstaaten nicht.

65. Wie unterstützt die Bundesregierung die Gemeinschaftsinitiative INTERREG IIB?

Die Bundesregierung ist Mitglied in den Ausschüssen von fünf INTERREG IIB-Kooperationsräumen und nimmt damit Einfluss auf die Effizienz und Qualität der Programmdurchführung einschließlich Finanzkontrolle sowie auf die Genehmigung der Projekte. Bei einzelnen Projekten beteiligt sich die Bundesregierung auch an der Kofinanzierung.

66. Ist die Bundesregierung an einer Fortsetzung dieses Programms nach 2006 interessiert und sieht sie dabei auch Chancen für die Einbeziehung Helgolands?

Die Bundesregierung ist an einer intensiven transnationalen Zusammenarbeit im Nordseeraum unter Einbeziehung Helgolands interessiert. Sie ist allerdings – entgegen den Vorschlägen der Kommission, die auf eine massive Aufstockung der Mittel hinauslaufen – der Auffassung, dass eine stärkere Konzentration der EU-Strukturpolitik auf die bedürftigsten Regionen der erweiterten EU geboten ist. Außerhalb dieser Regionen sollten nur Maßnahmen gefördert werden, die einen besonderen europäischen Mehrwert aufweisen. Diesen europäischen Mehrwert sieht die Bundesregierung zwar auch bei der transnationalen und grenzüberschreitenden Zusammenarbeit als gegeben. Jedoch sollte auch hier eine Konzentration erreicht werden, indem die Förderung auf die grenzüberschreitende Zusammenarbeit an den neuen Außen-, vor allem aber über die neuen Binnengrenzen der Gemeinschaft hinweg beschränkt wird.

67. 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?

Das Konzept der Nördlichen Dimension der EU, das auf eine Initiative des finnischen Ministerpräsidenten Lipponen vom Oktober 1997 zurückgeht, zielt darauf, die besonderen Herausforderungen dieser Region als Gemeinschaftsaufgabe zu betrachten und die EU-Politik dieses Raums zu bündeln, wirtschaftliche Entwicklung, Stabilität und Sicherheit der Region zu fördern, grenzüberschreitende Kooperation zu unterstützen und Umweltbedrohungen zu verringern. Die Bundesregierung hat diese Politik von Anfang an unterstützt und in enger Zusammenarbeit mit den norddeutschen Ländern zahlreiche Projektvorschläge in die beiden Aktionspläne für die nördliche Dimension eingebracht.

Auf dem Europäischen Rat wurde im Juni 2003 mit Zustimmung der Bundesregierung der zweite Aktionsplan für die Nördliche Dimension für den Zeitraum 2004 bis 2006 beschlossen, der u. a. folgende Schwerpunkte setzt: Wirtschaft, Unternehmen und Infrastruktur, Humanressourcen, Bildung, wissenschaftliche Forschung und Gesundheit, Umwelt, nukleare Sicherheit und natürliche Ressourcen, grenzüberschreitende Zusammenarbeit und regionale Entwicklung, Justiz und Inneres. Zuletzt hat sich die Bundesregierung auf einem Treffen hoher Beamter in Brüssel im Oktober 2004 für die Fortführung der Nördlichen Dimension, möglicherweise in einer veränderten Form, ausgesprochen, um eine höhere Effizienz der Projekte zu erzielen. Für das so genannte nukleare Fenster der Umweltpartnerschaft im Rahmen der Nördlichen Dimension hat die Bundesregierung insgesamt 10 Millionen Euro im Zeitraum von 2004 bis 2007 zugesagt, mit denen insbesondere die Sicherung und Entsorgung von entladenen Brennelementen, radioaktiven Abfällen und anderen Hinterlassenschaften ausgedienter nuklearbetriebener Unterseeboote der ehemaligen Sowjetunion finanziert werden.

68. Plant die Bundesregierung, sich innerhalb der EU dafür einzusetzen, dass die im November 1999 auf Ebene der Außenminister begonnene institutionelle Zusammenarbeit zu einer regelmäßig einzuberufenden Nord-europa-Konferenz weiterentwickelt wird?

Der Bundesregierung sind keine Pläne für eine regelmäßige Nordeuropa-Konferenz auf Außenministerebene bekannt. Sie unterstützt die weitere Intensivierung der Zusammenarbeit der Staaten des Nordseeraums in den bestehenden multilateralen Organisationen.

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

Die Kultur- und Bildungspolitik der Bundesregierung im Nordseeraum ist integraler Bestandteil der allgemeinen Kultur- und Bildungspolitik. Dabei kommt der europäischen Dimension der kultur- und bildungspolitischen Zusammenarbeit mit den Partnerländern eine besondere Bedeutung zu. Sie gestaltet sich problemlos und freundschaftlich, wobei der Pflege der gutnachbarschaftlichen Beziehungen im grenznahen Raum besonderes Augenmerk gewidmet wird.

Über die kultur- und bildungspolitische Zusammenarbeit auf regionaler Ebene liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

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

Besondere Ereignisse sind Anlass zu schwerpunktmäßigen kulturpolitischen Veranstaltungen. So werden z. B. anlässlich des Staatsjubiläums des Königreichs Norwegen in diesem Jahr die Deutschen Kulturtage in Norwegen 2005 durchgeführt. Zu nennen ist ferner der geplante Ausbau der Deutschen Schule Oslo zu einer Begegnungsschule mit einer Oberstufe (bisher nur Jahrgangsstufen 1 bis 10). Die Deutsche Schule Stockholm wird gegenwärtig mit Mitteln des Bundes umgebaut und saniert (Kosten: 7 Mio. Euro).

Im Übrigen verfolgt die Bundesregierung die Aktivitäten der Nordsee-Anrainerregionen mit Interesse, insbesondere diejenigen, die im Rahmen der Nordseekommission stattfinden, sowie die grenzüberschreitenden Aktivitäten der friesischen Volksgruppen.

71. Welche Projekte haben andere Staaten initiiert?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

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

Aus Sicht der Bundesregierung hat die europäische Dimension der Bildung hohe Priorität. Sie ist nicht nur für die europäische Identität, insbesondere eines erweiterten Europas, sondern auch für die Wettbewerbsfähigkeit der EU, nachhaltiges Wachstum und Beschäftigung, ein zentraler Faktor und damit wichtige Voraussetzung für die Erreichung der wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Ziele, die in Lissabon für die EU gesteckt wurden.

Allerdings sind die Kompetenzen und damit auch die Handlungsmöglichkeiten der Bundesregierung in der Bildungs- und Kulturpolitik begrenzt. In weiten Teilen liegt sie bei den Ländern. Die Bundesregierung hat in der Bildungspolitik Rahmenezuständigkeiten. Strukturfragen stehen im Vordergrund ihrer internationalen Bildungspolitik innerhalb Europas. Die Nordsee-Anrainerstaaten sind integraler Bestandteil der europäischen bildungspolitischen Zusammenarbeit.

Durch die Beseitigung struktureller Hemmnisse wird die Mobilität innerhalb Europas gefördert. Dieser Prozess wird unterstützt durch eine Reihe von Austauschprogrammen der EU. Sie ergänzen nationales Engagement. Auf diesem Gebiet nimmt der aus Bundesmitteln finanzierte Deutsche Akademische Austauschdienst (DAAD) eine zentrale Rolle ein. Er fördert den Austausch von Studierenden und Wissenschaftlern, unterhält ein weltweites Netzwerk von Büros, Dozenten und Alumnivereinigungen und bietet Informationen und Beratung vor Ort auch in den Nordsee-Anrainerstaaten. Zudem ist er eine der Mittlerorganisationen der Auswärtigen Kulturpolitik im Hochschulbereich. 2003 wurden vom DAAD 424 Studierenden und Nachwuchswissenschaftlern der Aufenthalt an einer Hochschule in einem anderen Land des Nordseeraums ermöglicht. Gleichzeitig wurden 298 Studierenden und Nachwuchswissenschaftlern aus diesen Ländern ein Aufenthalt in Deutschland finanziert. Zudem wurden 182 Sprachassistenten, Lektoren, Kurzzeitdozenten und personenbezogene Projektpartnerschaften gefördert. In der beruflichen Bildung hat die Bundesregierung seit 1998 mit mehreren Nordsee-Anrainerstaaten Austauschprogramme vereinbart, um deutschen Auszubildenden einen in die Ausbildung integrierten betrieblichen Auslandsaufenthalt zu ermöglichen. Jährlich nehmen ca. 400 Auszubildende diese Chance wahr. Dabei erhalten auch jeweils 50 Ausbilderinnen und Ausbilder die Gelegenheit, sich über die Ausbildungssysteme in den Partnerländern zu informieren.

Das Goethe-Institut als größte Mittlerorganisation der allgemeinen Kultur- und Bildungspolitik ist im Nordseeraum mit sieben Kulturinstituten vertreten. Die Region Nordwesteuropa des Goethe-Instituts umfasst neben dem Nordseeraum noch die Länder des Ostseeraumes. Mit der im Sommer 2004 fertig gestellten Regionalkonzeption für Nordwesteuropa gibt sich das Goethe-Institut erstmals eine regional ausgerichtete Strategie. Der Förderung der europäischen Integration, einer pro-europäischen Öffentlichkeit und des Ausbaus europäischer Netzwerke kommt im Rahmen dieser Strategie eine entscheidende Bedeutung zu. Ein wichtiges Ziel des Goethe-Instituts in dieser Region besteht darin, individuelle und institutionelle Beziehungen zwischen Kulturschaffenden in den jeweiligen Gastländern und in Deutschland zu initiieren, zu erhalten und auszubauen. Das Goethe-Institut sieht sich hier v. a. als Vermittler und Koordinator bei der Schaffung kontinuierlicher und langlebiger Netzwerke zwischen Kulturschaffenden.

73. Durch welche möglichen Projekte könnte sich der „Kulturraum Nordsee-region“ gemeinsam präsentieren?

Nach Auffassung der Bundesregierung ist es primär Angelegenheit der Bürgerinnen und Bürger in den Anrainerstaaten der Nordsee darüber zu entscheiden, wie und in welchen Bereichen sie über politische, geografische und sprachliche Grenzen hinweg kulturelle Gemeinsamkeiten darstellen wollen. Dort wo dies geschieht – wie etwa bei den Friesen in Deutschland und den Niederlanden – wird dies von der Bundesregierung nachdrücklich begrüßt. Das INTERREG III B-Programm „Nordsee“ fördert transnationale Projekte zur Bewahrung und Entwicklung des Kulturerbes. Im Mittelpunkt stehen dabei die nachhaltige Nutzung der Kulturlandschaft Wattenmeer und die Vermarktung der Schifffahrtstradition in Küstenstädten.

## Anhang zu Frage 5

## Entwicklung des Außenhandels der Bundesrepublik Deutschland im Nordseeraum (in Mio. Euro)

	1993		Veränd. 93-95 in %		1997		Veränd. 95-97 in %		1999		Veränd. 97-99 in %		2001		Veränd. 99-01 in %		2003		Veränd. 01-03 in %		Veränd. 93-03 in %		
	Mio €		Mio €		Mio €		Mio €		Mio €		Mio €		Mio €		Mio €		Mio €		Mio €		Mio €		
<b>Einfuhr</b>																							
Gesamt	77.574		93.690	20,8	109.654		17,0		111.075		1,3*)		136.876		23,2		130.594		-4,6				68,3*)
Niederlande	25.541		29.745	16,5	34.563		16,2		36.089		4,4		43.233		19,8		42.301		-2,2				65,6
Belgien *)	17.389		22.479	29,3	24.259		7,9		21.653		*)		26.735		23,5		24.149		-9,7				*)
Vereinigtes Königreich	18.131		22.276	22,9	27.819		24,9		30.757		10,6		37.259		21,1		31.712		-14,9				74,9
Schweden	6.416		7.127	11,1	7.577		6,3		8.211		8,4		8.999		9,6		9.501		5,6				48,1
Dänemark	5.394		6.537	21,2	7.492		14,6		7.394		-1,3		9.096		23,0		9.486		4,3				75,9
Norwegen	4.703		5.526	17,5	7.944		43,8		6.971		-12,2		11.554		65,7		13.445		16,4				185,9
<b>Ausfuhr</b>																							
Gesamt	87.160		105.865	21,5	120.097		13,4		128.427		6,9*)		153.410		19,5		163.131		6,3				87,2*)
Niederlande	24.704		29.204	18,2	32.440		11,1		34.355		5,9		40.011		16,5		42.219		5,5				70,9
Belgien *)	21.855		25.124	15,0	26.450		5,3		26.812		*)		32.270		20,4		35.310		9,4				*)
Vereinigtes Königreich	25.710		31.655	23,1	38.510		21,7		43.124		12,0		52.764		22,4		55.597		5,4				116,2
Schweden	6.482		9.407	45,1	10.548		12,1		11.553		9,5		12.978		12,3		14.240		9,7				119,7
Dänemark	5.779		7.344	27,1	8.192		11,5		8.679		5,9		10.485		20,8		11.272		7,5				95,1
Norwegen	2.630		3.131	19,0	3.957		26,4		3.904		-1,3		4.902		25,6		4.493		-8,3				70,8
<b>Umsatz</b>																							
Gesamt	164.734		199.555	21,1	229.751		15,1		239.502		4,2*)		290.307		21,2		293.725		1,2				78,3*)
Niederlande	50.245		58.949	17,3	67.003		13,7		70.444		5,1		83.244		18,2		84.520		1,5				68,2
Belgien *)	39.244		47.603	21,3	50.709		6,5		48.465		*)		59.005		21,7		59.459		0,8				*)
Vereinigtes Königreich	43.841		53.931	23,0	66.329		23,0		73.881		11,4		90.023		21,8		87.309		-3,0				99,1
Schweden	12.898		16.534	28,2	18.125		9,6		19.764		9,0		21.997		11,3		23.741		7,9				84,1
Dänemark	11.173		13.881	24,2	15.684		13,0		16.073		2,5		19.581		21,8		20.758		6,0				85,8
Norwegen	7.333		8.657	18,1	11.901		37,5		10.875		-8,6		16.457		51,3		17.938		9,0				144,6

\*) Statistische Angaben bis 1998 Belgien und Luxemburg gesamt

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anhang zu Frage 13

## Ausgaben der öffentlichen Haushalte für FuE – Finanzierungsbetrachtung (in Mio. Dollar KKP)

	1994		1995		1996		1997		1998	
	absolut	Anteil am BIP in %	absolut	Anteil am BIP in %	Absolut	Anteil am BIP in %	absolut	Anteil am BIP in %	absolut	Anteil am BIP in %
Belgien	1 092	0,5	1 158	0,5	1 247	0,6	1 317	0,6	1 393	0,6
Dänemark	698	0,6	785	0,7	885	0,7	945	0,7	1 002	0,7
Deutschland	15 381	0,9	15 818	0,9	16 351	0,9	15 917	0,9	15 928	0,8
Vereinigtes Königreich	8 418	0,8	9 079	0,8	9 200	0,8	9 452	0,7	9 008	0,7
Niederlande	2 791	0,9	2 883	0,9	2 878	0,8	3 140	0,8	3 152	0,8
Norwegen	846	0,9	841	0,8	892	0,8	904	0,7	926	0,8
Schweden	1 986	1,1	2 086	1,1	2 109	1,1	..	..	1 621	0,8

  

	1999		2000		2001		2002		2003	
	absolut	Anteil am BIP in %	absolut	Anteil am BIP in %	Absolut	Anteil am BIP in %	absolut	Anteil am BIP in %	absolut	Anteil am BIP in %
Belgien	1 471	0,6	1 525	0,6	1 665	0,6	1 775	0,6	1 822	0,6
Dänemark	1 141	0,8	1 156	0,8	1 181	0,8	1 161	0,7	1 211	0,8
Deutschland	16 264	0,8	16 355	0,8	16 656	0,8	17 017	0,8	17 502	0,8
Vereinigtes Königreich	9 615	0,7	10 286	0,7	10 723	0,7	12 795	0,8	..	..
Niederlande	3 268	0,8	3 446	0,8	3 632	0,8	3 627	0,8	3 563	0,8
Norwegen	984	0,7	1 058	0,7	1 144	0,7	1 231	0,8	1 311	0,8
Schweden	1 626	0,7	1 699	0,7	2 023	0,8	2 118	0,9	2 398	1,0

Quelle: OECD, Berechnungen des Bundesministeriums für Bildung und Forschung

## Anhang zu Frage 14

**Bestand der deutschen Direktinvestitionen im Ausland (in Mio. Euro)**  
**(Unmittelbare und mittelbare deutsche Direktinvestitionen im Ausland)**  
**Nach Anlageländern in den Nordseeraum**

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Frankreich	16.054	18.095	18.889	23.194	23.508	33.003	42.047	42.279
Vereinigtes Königreich	18.994	23.927	29.763	31.083	40.845	54.215	62.192	61.216
Belgien	14.139	15.654	16.744	16.598	18.965	23.930	25.307	28.361
Niederlande	13.164	13.026	14.839	14.500	20.475	36.518	37.321	38.140
Dänemark	1.589	1.735	1.832	1.934	2.113	2.565	2.690	2.670
Schweden	1.943	2.092	2.343	2.572	5.987	6.568	6.530	8.279
Norwegen	719	887	960	974	1.046	1.417	1.527	1.619
<b>Gesamt</b>	<b>66.602</b>	<b>75.416</b>	<b>85.370</b>	<b>90.856</b>	<b>112.939</b>	<b>158.216</b>	<b>177.614</b>	<b>182.564</b>

Quelle: Deutsche Bundesbank

## Anhang zu Frage 15

**Bestand der ausländischen Direktinvestitionen in Deutschland (in Mio. Euro)**  
**(Unmittelbare und mittelbare ausländische Direktinvestitionen in Deutschland)**  
**Nach Anlageländern aus dem Nordseeraum**

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Frankreich	11.313	12.134	14.344	15.398	24.384	28.871	30.367	31.794
Vereinigtes Königreich	7.784	8.376	9.538	11.478	22.219	19.468	23.662	26.485
Belgien	2.039	2.601	2.983	3.504	5.132	6.515	9.239	9.124
Niederlande	24.917	27.081	31.136	39.126	47.546	61.260	55.025	58.536
Dänemark	1.391	1.385	1.750	1.872	3.387	4.044	3.991	4.280
Schweden	3.965	4.149	4.528	4.406	5.389	8.333	7.929	7.519
Norwegen	705	691	736	718	889	936	738	2.787
<b>Gesamt</b>	<b>52.114</b>	<b>56.417</b>	<b>65.015</b>	<b>76.502</b>	<b>108.946</b>	<b>129.427</b>	<b>130.951</b>	<b>140.525</b>

Quelle: Deutsche Bundesbank



Anhang zu Frage 17

<b>Jährlicher detaillierter Seefrachtverkehr der Haupthäfen (in 1000 t) (Häfen, die über 1 Mio. t Gütertransport abwickeln)</b>				
	<b>Bestand</b>		<b>Änderungsrate</b>	
	<b>1997</b>	<b>2003</b>	<b>gesamt</b>	<b>jährlich</b>
Deutschland	205.591	247.492	20,38%	3,14%
Nordsee Region <sup>1)</sup>	157.762	198.447	25,79%	3,90%
Bremische Häfen	30.584	42.492	38,94%	5,63%
Hamburg	69.583	93.562	34,46%	5,06%
Wilhelmshafen	36.443	39.427	8,19%	1,32%
<i>Antwerpen</i>	<i>104.592</i>	<i>126.098</i>	<i>20,56%</i>	<i>3,17%</i>
<i>Rotterdam</i>	<i>303.427</i>	<i>307.353</i>	<i>1,29%</i>	<i>0,21%</i>
<i>Amsterdam</i>	<i>36.942</i>	<i>40.757</i>	<i>10,33%</i>	<i>1,65%</i>

<sup>1)</sup> Hamburg, Cuxhaven, Bremische Häfen, Wilhelmshaven, Emden

Quelle: Eurostat

Anhang zu Frage 18

**Tourismusaufkommen in den Nordsee-Anrainerstaaten Belgien, Dänemark, Frankreich, Niederlande, Norwegen, Schweden und Vereinigtes Königreich sowie Daten zum Reiseverkehr aus den Nordsee-Anrainerstaaten nach Deutschland**

**Belgien**

## Touristenankünfte in Belgien (in 1000)

	1999	2000	2001	2002	2003
<b>Ankünfte insgesamt</b>	6 369	6 457	6 452	6 724	6 690
<b>Veränderung zum Vorjahr in %</b>	3,1	1,4	- 0,1	4,2	- 0,4
davon <b>Deutsche</b>	884	816	783	815	781
<b>Veränderung zum Vorjahr in %</b>	48,6	- 7,7	- 4,0	4,1	- 4,2
<b>Anteil D an Gesamtankünften in %</b>	13,9	12,6	12,1	12,1	11,7

## Touristenankünfte/-übernachtungen aus Belgien nach Deutschland (in 1000)

	1999	2000	2001	2002	2003
<b>Ankünfte</b>	659	705	673	688	731
<b>Veränderung zum Vorjahr in %</b>	7,2	6,9	- 4,6	2,3	6,3
<b>Übernachtungen</b>	1 597	1 714	1 641	1 682	1 834
<b>Veränderung zum Vorjahr in %</b>	2,5	7,3	- 4,2	2,5	9,0
<b>Anteil Belgien an Gesamtankünften in %</b>	3,9	3,7	4,0	3,8	4,0

**Dänemark**

## Touristenankünfte in Dänemark (in 1000)

	1999	2000	2001	2002	2003
<b>Ankünfte insgesamt</b>	2 023	2 088	2 028	2 010	2 016
<b>Veränderung zum Vorjahr in %</b>	- 2,4	3,2	- 2,8	- 0,9	0,3
davon <b>Deutsche</b>	402	381	363	359	355
<b>Veränderung zum Vorjahr in %</b>	- 8,2	- 5,2	- 4,6	- 1,1	- 1,1
<b>Anteil D an Gesamtankünften in %</b>	19,9	18,2	17,9	17,9	17,6

## Touristenankünfte/-übernachtungen aus Dänemark nach Deutschland (in 1000)

	1999	2000	2001	2002	2003
<b>Ankünfte</b>	751	758	733	734	759
<b>Veränderung zum Vorjahr in %</b>	--	0,9	- 3,3	0,1	3,4
<b>Übernachtungen</b>	1 435	1 470	1 422	1 434	1 520
<b>Veränderung zum Vorjahr in %</b>	--	2,4	- 3,3	0,8	6,0
<b>Anteil Dänemark an Gesamtankünften in %</b>	4,4	4,0	4,1	4,1	4,1

**Frankreich**

## Touristenankünfte in Frankreich (in 1000)

	1999	2000	2001	2002	2003
<b>Ankünfte insgesamt</b>	73 147	77 190	75 202	77 012	75 048
<b>Veränderung zum Vorjahr in %</b>	2,0	5,5	- 2,6	2,4	- 2,6
davon <b>Deutsche</b>	13 234	15 008	13 880	14 346	14 047
<b>Veränderung zum Vorjahr in %</b>	2,7	13,4	- 7,5	3,4	- 2,1
<b>Anteil D an Gesamtankünften in %</b>	18,1	19,4	18,4	18,6	18,7

## Touristenankünfte/-übernachtungen aus Frankreich nach Deutschland (in 1000)

	1999	2000	2001	2002	2003
<b>Ankünfte</b>	854	889	845	851	900
<b>Veränderung zum Vorjahr in %</b>	2,2	4,0	- 4,9	0,7	5,7
<b>Übernachtungen</b>	1 717	1 794	1 713	1 690	1 788
<b>Veränderung zum Vorjahr in %</b>	1,7	4,5	- 4,5	- 1,3	6,0
<b>Anteil Frankreich an Gesamtankünften in %</b>	5,0	4,7	4,7	4,7	4,3

**Niederlande**

## Touristenankünfte in Niederlande (in 1000)

	1999	2000	2001	2002	2003
<b>Ankünfte insgesamt</b>	9 874	10 003	9 500	9 595	9.181
<b>Veränderung zum Vorjahr in %</b>	6,0	1,3	- 5,0	1,0	- 4,3
davon <b>Deutsche</b>	3 046	2 884	2 657	2 755	2 803
<b>Veränderung zum Vorjahr in %</b>	13,7	- 5,3	- 7,9	3,7	1,8
<b>Anteil D an Gesamtankünften in %</b>	30,8	28,8	28,0	28,7	30,5

## Touristenankünfte/-übernachtungen aus Niederlande nach Deutschland (in 1000)

	1999	2000	2001	2002	2003
<b>Ankünfte</b>	2 423	2 573	2 590	2 657	2 765
<b>Veränderung zum Vorjahr in %</b>	32,8	6,2	0,7	2,6	4,1
<b>Übernachtungen</b>	7 098	7 350	7 399	7 535	7 859
<b>Veränderung zum Vorjahr in %</b>	4,1	8,5	2,1	+ 2,3	+ 4,3
<b>Anteil Niederlande an Gesamtankünften in %</b>	14,2	13,6	14,5	14,8	15,0

**Norwegen**

## Touristenankünfte in Norwegen (in 1000)

	2000	2001	2002	2003
<b>Ankünfte insgesamt</b>	3 104	3 073	3 111	3 146
<b>Veränderung zum Vorjahr in %</b>	--	- 1,0	1,2	1,1
davon <b>Deutsche</b>	505	492	507	543
<b>Veränderung zum Vorjahr in %</b>	--	- 2,6	3,0	7,1
<b>Anteil D an Gesamtankünften in %</b>	16,3	16,0	16,5	17,3

## Touristenankünfte/-übernachtungen aus Norwegen nach Deutschland (in 1000)

	1999	2000	2001	2002	2003
<b>Ankünfte</b>	230	267	256	273	260
<b>Veränderungen zum Vorjahr in %</b>	- 6,1	16,1	- 4,1	6,6	- 4,7
<b>Übernachtungen</b>	395	470	443	473	452
<b>Veränderungen zum Vorjahr in %</b>	- 6,8	19,0	- 5,7	- 6,8	4,4
<b>Anteil Norwegen an Gesamtankünften in %</b>	1,3	1,3	1,4	1,5	1,4

**Schweden**

## Touristenankünfte in Schweden (in 1000)

	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>
<b>Ankünfte insgesamt</b>	7 431	7 459	7 627
<b>Veränderung zum Vorjahr in %</b>	--	0,3	2,3
davon <b>Deutsche</b>	1 493	1 696	1 736
<b>Veränderung zum Vorjahr in %</b>	--	13,6	2,4
<b>Anteil D an Gesamtankünften in %</b>	20,1	22,7	22,7

## Touristenankünfte/-übernachtungen aus Schweden nach Deutschland (in 1000)

	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>
<b>Ankünfte</b>	800	748	761	778
<b>Veränderung zum Vorjahr in %</b>	11,2	- 6,5	1,7	2,2
<b>Übernachtungen</b>	1 353	1 254	1 267	1 308
<b>Veränderung zum Vorjahr in %</b>	12,8	- 7,3	1,0	3,2
<b>Anteil Schweden an Gesamtankünften in %</b>	4,2	4,2	4,2	4,2

**Vereinigtes Königreich**

## Touristenankünfte im Vereinigten Königreich (in 1000)

	1999	2000	2001	2002	2003
<b>Ankünfte insgesamt</b>	25 396	25 211	22 835	24 181	24 715
<b>Veränderung zum Vorjahr in %</b>	- 1,4	- 0,7	- 9,4	5,9	2,2
davon <b>Deutsche</b>	2 794	2 758	2 309	2 556	2 611
<b>Veränderung zum Vorjahr in %</b>	- 1,3	- 1,3	- 16,3	10,7	2,2
<b>Anteil D an Gesamtankünften in %</b>	11,0	10,9	10,1	10,6	10,6

## Touristen aus dem Vereinigten Königreich nach Deutschland (in 1000)

	1999	2000	2001	2002	2003
<b>Ankünfte</b>	1 654	1 923	1 713	1 645	1 635
<b>Veränderung zum Vorjahr</b>	8,5	16,3	- 10,9	- 4,0	- 0,6
<b>Übernachtungen</b>	3 553	4 084	3 662	3 521	3 477
<b>Veränderung zum Vorjahr</b>	4,8	14,9	- 10,3	- 3,9	- 1,2
<b>Anteil Vereinigtes Königreich an Gesamtankünften in %</b>	9,7	10,1	9,6	9,2	8,9

Quelle: Welttourismusorganisation (WTO)



Anhang zu Frage 40

**Anlandungen von Fangmengen der Nordsee-Anrainerstaaten seit 1992**  
- Produktgewicht -

	Belgien			Dänemark			Deutschland			Frankreich		
	MENGE t	WERT TEUR	PREIS EUR/kg	MENGE t	WERT TEUR	PREIS EUR/kg	MENGE t	WERT TEUR	PREIS EUR/kg	MENGE t	WERT TEUR	PREIS EUR/kg
1992	24.683	57.273	2,32	2.245.916	508.398	0,23	207.840	161.233	0,78			
1993	22.985	56.868	2,47	1.926.894	410.352	0,21	179.662	148.470	0,83			
1994	21.812	57.466	2,63	2.204.366	478.447	0,22	146.895	134.969	0,92			
1995	21.138	56.604	2,68	2.303.110	499.421	0,22	141.674	117.961	0,83			
1996	20.887	65.189	3,12	1.903.254	486.717	0,26	129.696	112.668	0,87			
1997	19.773	69.138	3,50	2.115.532	539.154	0,25	116.142	105.360	0,91			
1998	18.792	63.104	3,36	1.721.907	535.276	0,31	107.527	101.158	0,94			
1999	18.606	63.026	3,39	1.064.418	440.741	0,41	103.414	99.528	0,96	360.395	788.288	2,19
2000	17.988	63.771	3,55	1.144.089	422.763	0,37	89.192	94.745	1,06	371.265	845.040	2,28
2001	18.359	68.917	3,75	978.165	469.750	0,48	86.101	104.309	1,21	366.123	844.157	2,31
2002	19.875	72.348	3,64	905.351	463.810	0,51	82.324	94.978	1,15	374.782	879.771	2,35
2003	20.279	78.328	3,86	1.045.825	390.027	0,37	103.020	80.700	0,78	334.548	823.316	2,46
<b>Total:</b>	<b>245.177</b>	<b>772.032</b>	<b>3,15</b>	<b>19.558.827</b>	<b>5.644.856</b>	<b>0,29</b>	<b>1.493.487</b>	<b>1.356.079</b>	<b>0,91</b>	<b>1.807.113</b>	<b>4.180.572</b>	<b>2,31</b>
	<b>Niederlande</b>			<b>Vereinigtes Königreich</b>			<b>Schweden</b>			<b>Norwegen</b>		
	MENGE t	WERT TEUR	PREIS EUR/kg	MENGE t	WERT TEUR	PREIS EUR/kg	MENGE t	WERT TEUR	PREIS EUR/kg	MENGE t	WERT TEUR	PREIS EUR/kg
1992	479.748	310.552	0,65	665.895	952.441	1,43						
1993	541.747	296.564	0,55	705.752	984.017	1,39						
1994	545.606	316.373	0,58	680.829	608.517	0,89						
1995	533.692	325.426	0,61	740.007	629.158	0,85	216.679	77.737	0,36	2.352.184	1.105.218	0,47
1996	532.617	308.560	0,58	640.487	655.674	1,02	324.940	112.236	0,35	2.492.570	1.191.309	0,48
1997	535.582	281.622	0,53	575.559	703.941	1,22	331.851	114.198	0,34	2.758.198	1.303.165	0,47
1998	543.474	317.899	0,58	490.549	546.746	1,11	391.070	119.149	0,30	2.739.242	1.465.203	0,53
1999	523.249	366.134	0,70	463.793	698.416	1,51	326.756	112.190	0,34	2.578.952	1.466.912	0,57
2000	508.972	357.135	0,70	419.989	692.749	1,65	314.330	112.167	0,36	2.792.388	1.541.989	0,55
2001	531.698	366.113	0,69	436.506	706.359	1,62	289.960	123.351	0,43	2.749.444	1.798.092	0,65
2002	478.159	327.215	0,68	498.671	773.220	1,55	284.281	114.371	0,40	2.795.289	1.818.493	0,66
2003	533.082	313.824	0,59	493.841	666.382	1,35	238.744	94.781	0,40	2.291.779	1.250.314	0,55
<b>Total:</b>	<b>6.287.626</b>	<b>3.887.417</b>	<b>0,62</b>	<b>6.811.878</b>	<b>8.617.620</b>	<b>1,27</b>	<b>2.718.611</b>	<b>980.180</b>	<b>0,36</b>	<b>23.490.046</b>	<b>12.940.695</b>	<b>0,55</b>

Quelle: EUROSTAT

\*) leere Felder keine Angaben





