

ANTRAG

der Fraktionen der SPD, CDU, DIE LINKE und FDP

**Entschließung zur Umsetzung von Beschlüssen des 8. Parlamentsforums
Südliche Ostsee in Elbing, Polen, vom 21. bis 23. Mai 2010**

Der Landtag möge beschließen:

1. Der Landtag stimmt der vom 8. Parlamentsforum Südliche Ostsee am 23. Mai 2009 verabschiedeten Resolution (Anlage) im Rahmen seiner Zuständigkeiten zu.
2. Der Landtag wird auch weiterhin Projekte mit und für Jugendliche unterstützen, die einen Bezug zum Parlamentsforum aufweisen. Dazu sollten nach Möglichkeit auch Kofinanzierungen durch europäische Förderprogramme erschlossen werden.
3. Der Landtag beauftragt seine zuständigen Ausschüsse, der Arbeit und den Beschlüssen des Parlamentsforums Südliche Ostsee weiterhin kontinuierlich hohe Aufmerksamkeit zu widmen und dem Landtag gegebenenfalls hierzu Empfehlungen vorzulegen.
4. Die Landesregierung wird aufgefordert, sich im Rahmen ihrer Zuständigkeiten auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene nachdrücklich für die in der Resolution des 8. Parlamentsforums Südliche Ostsee enthaltenen Feststellungen und Forderungen einzusetzen und diese umzusetzen sowie den Landtag im Rahmen der regelmäßigen Berichterstattung über die diesbezügliche Entwicklung im Ostseeraum entsprechend zu unterrichten.

Dr. Norbert Nieszery und Fraktion

Harry Glawe und Fraktion

Helmut Holter und Fraktion

Michael Roolf und Fraktion

Begründung:

Vom 21. bis 23. Mai 2010 fand das 8. Parlamentsforum Südliche Ostsee zum Thema „Lebensraum Südliche Ostsee – Entwicklung im Einklang mit der Umwelt“ im polnischen Elbing statt, das während der Pfingstfeiertage in die Beisetzungszeremonien von Nikolaus Kopernikus im Dom von Frauenburg eingebettet war. Rund 60 Teilnehmer der deutschen Länderparlamente Schleswig-Holstein, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, der polnischen Sejmiks Westpommern, Pommern und Ermland-Masuren sowie der Kaliningrader Gebietsduma und des schwedischen Regionalrates Schonen hatten sich an dieser Konferenz beteiligt. Wie im vergangenen Jahr hatten auch Jugendvertreter aus den jeweiligen Regionen mit einem Fotoworkshop zum Thema „Ostseelandschaften“ an der Konferenz teilgenommen. Projekte im Zusammenhang mit dem Parlamentsforum für Jugendliche und mit Jugendlichen sollten auch weiterhin durch den Landtag unterstützt werden. Vor dem Hintergrund vielfältiger europäischer Fördermöglichkeiten sollte nach Möglichkeit versucht werden, diese entsprechend zu nutzen und einzubinden.

Im Hinblick auf die politischen Schwerpunkte der EU-Ostseestrategie sowie die Integrierte Maritime Politik der Europäischen Union wurden als Schwerpunktthemen „Maritime Raumordnung“, „Integriertes Küstenzonenmanagement“ sowie die „Infrastruktur- und Verkehrsentwicklung“ und deren Auswirkungen auf die Umwelt in der südlichen Ostseeregion erörtert, um die Lebensbedingungen im Einklang mit der Natur und Umwelt zu verbessern und weiterzuentwickeln.

Grundsatz- und Schwerpunktreferate von Wissenschaftlern und Sachverständigen aus Wirtschaft und Verwaltung im Verlaufe von vier Arbeitsgruppensitzungen bildeten den Rahmen für die Erarbeitung der in der Resolution enthaltenen Handlungsempfehlungen. Der Fokus des politischen Interesses war auf die Entwicklung und den Ausbau der Infrastruktur von Häfen, ihrer Hinterlandanbindungen und Vernetzung sowie deren Anbindung an die Transeuropäischen Verkehrsachsen (TEN-T) und die Meeresautobahnen (MoS) ausgerichtet.

Hinsichtlich der anstehenden Revision der TEN-Leitlinien auf europäischer Ebene wurde es vom Forum als notwendig angesehen, zwischen den Verkehrskorridoren und Aufkommenspunkten eine effiziente Vernetzung anzustreben sowie die südliche Ostseeregion durch einen Ost-West-Korridor zu ergänzen, wobei weitestgehend bestehende Trassen, Konzepte der „Grünen Korridore“ und „Ko-Modalität“ sowie umweltfreundliche Projekte genutzt werden sollen.

Für die Infrastruktur- und Verkehrsentwicklung wurden als Leitlinien angesehen, dass die prioritären TEN-Projekte miteinander verbunden, um Lückenschlüsse ergänzt und zu einem Kernnetz zusammengefasst werden. Darüber hinaus sollen zusätzliche Meeresautobahnen zur Entlastung des Straßenverkehrs beitragen. In diesem Zusammenhang wurde als Ziel konstatiert, dass die EU bei der Entwicklung neuer Förderrichtlinien die Stärkung der Häfen und ihrer Hinterlandanbindungen insbesondere durch umweltfreundliche Schienenwege und Binnenwasserstraßen berücksichtigt. Um die Ostsee bis zum Jahr 2015 zu einer erfolgreichen Modellregion auszubauen, wurden gemeinsame Initiativen auf internationaler und auf europäischer Ebene gefordert, die die Reduzierung von Umweltbelastungen in den Häfen voranbringen, zum Beispiel durch die Stromversorgung der Schiffe über einen Landanschluss auf freiwilliger Basis.

Des Weiteren sollen vor dem Hintergrund der international verbindlichen schrittweisen Absenkung des Schwefelanteils in Schiffstreibstoffen mögliche Wettbewerbsverzerrungen vermieden werden, die dazu führen, dass Gütertransporte verstärkt auf die Straße verlagert werden.

Für den Bereich der Maritimen Raumordnung (MRO) und das Integrierte Küstenzonenmanagement (IKZM) wurden verbindliche Regelungen gefordert, um Nutzungskonflikte frühzeitig und soweit wie möglich zu minimieren. Freie Seewege und der möglichst uneingeschränkte Zugang der Häfen zu seeschifftiefem Wasser wurden als elementare Standortbedingungen definiert.

Zudem sollen bei der MRO die Interessen benachbarter Regionen besser als bisher aufeinander abgestimmt werden. So sollen auch die MRO und das IKZM ganzheitlich miteinander verbunden werden. Verbindlichkeit erlangen soll das IKZM durch freiwillig abgeschlossene Vereinbarungen auf der Grundlage bi- und multilateraler Verträge zwischen den Akteuren.

In Bezug auf die Regionalentwicklung und Umwelt wurde es als notwendig angesehen, dass der Fähr- und Kreuzfahrttourismus durch attraktive Angebote und gemeinsame Vermarktungskonzepte gestärkt wird, wobei insbesondere auf den Segelsport fokussiert wird. Des Weiteren wurden zusätzliche Maßnahmen gegen die Überfischung der Ostsee gefordert. Im Hinblick auf mögliche Maßnahmen in den Bereichen Lärmschutz und Luftreinhaltung wurde die Einrichtung eines Netzwerkes gefordert, das den Austausch von Informationen und Projekten fördert.

Im Gegensatz zu einer früheren Vereinbarung, das 9. Forum im Jahr 2011 in Schleswig-Holstein durchzuführen, hat sich der Sejmik der Woiwodschaft Pommern außerplanmäßig dazu bereit erklärt, das Forum im Mai anlässlich des Europäischen Tages der Meere, der am 20. Mai 2011 in Danzig stattfindet, auszurichten.

Die aus der Anlage ersichtliche Resolution hat das Forum einstimmig angenommen.

Konferenzablauf

Nach der Begrüßung der Teilnehmer durch den Vorsitzenden des Sejmiks der Woiwodschaft Ermland-Masuren, **Julian Osiecki**, erläuterte Marschall **Jacek Protas** die wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Ziele sowie die Schwerpunkte der Woiwodschaftspolitik, die eng mit der europäischen Politik verknüpft seien. In diesem Zusammenhang erklärte er, dass es wesentlich für ihn sei, die wirtschaftliche Entwicklung an der Grenze zur russischen Exklave „Kaliningrad“ mit einem zukunftsgerichteten Natur- und Umweltschutz zu verknüpfen. Dazu und um europäische Standards zu erreichen, seien Strategien zu entwickeln. Insofern sehe er dabei auch die Zusammenarbeit auf der Ebene des Parlamentsforums Südliche Ostsee als wichtig an.

Der Bürgermeister der Stadt Elbing, **Henryk Slonina**, führte aus, dass die Transformationsprozesse nach dem EU-Beitritt Polens zu neuen Entwicklungschancen der Stadt geführt hätten. Bereits 1990 habe man 30 Mio. PLN (heute rund 7,5 Mio. €) in die Hafeninfrastruktur investiert. Weitere Infrastrukturmaßnahmen seien der Neubau einer Kläranlage und Abfallbehandlungsanlage sowie gewerbliche Umweltschutzmaßnahmen gewesen. Darüber hinaus habe man einen Gewerbepark (67 ha) eingerichtet, auf dem sich auch ein Forschungszentrum für innovative Ideen, Umweltschutz und Metallurgietechnik befinde. In Bezug auf Maßnahmen mahnte er Realismus an und forderte stärkere Aktivitäten bei der Pflege von Ostpartnerschaften unter Einbeziehung Russlands, Belarus und der Ukraine. Abschließend führte er aus, dass ein Durchstich durch die Frische Nehrung innerhalb der Woiwodschaft hinsichtlich der ökologischen Auswirkungen und des wirtschaftlichen Nutzens kontrovers diskutiert werde.

In den **Ansprachen der Delegationsleiter** wurden neben protokollarischen Angelegenheiten insbesondere die Bemühungen der Mitgliedsregionen dargelegt, wie die in den Resolutionen enthaltenen Handlungsempfehlungen in den jeweiligen Regionen umgesetzt würden.

Bernd Voß (Schleswig-Holsteinischer Landtag) verwies darauf, dass Nikolaus Kopernikus bereits um 1500 Wegbereiter des europäischen Gedankens gewesen sei. Er erinnerte zudem an das Leid, das der Zweite Weltkrieg den Menschen angetan habe und welches man heute noch spüren könne. Er kritisierte, dass die EU der Zusammenarbeit mit Russland zu wenig Beachtung schenke. Insofern sei die Entwicklung von Modellregionen wichtig, insbesondere der Ostseeregion, die Russland als Partner mit einbeziehe. Dies könne als europäischer Integrationsmotor wirken.

Barbara Duden (Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg) unterstrich die Bedeutung von Partnerschaften. Politik könne nur durch persönliche Gespräche und Kontakte erfolgreich sein. Für Hamburg sei die Ostseezusammenarbeit wirtschaftlich besonders wichtig, da der Hafen als Tor zur Ostseeregion fungiere. Die Umwelt der Ostsee bedürfe ihrer Auffassung nach des besonderen Schutzes ihrer Anrainerstaaten. Insofern sei auf die zunehmenden Öltransporte, die Ausweisung von Verkehrsflächen als Meeresautobahnen sowie die maritime Sicherheit besonderes Augenmerk zu richten. Sie forderte die Umsetzung und Kontrolle von Maßnahmen im Hinblick auf die Ausweisung der Ostsee als Schwefelüberwachungsgebiet. Darüber hinaus seien in den Häfen ausreichende Kapazitäten für die Entsorgung von Abfällen und Abwässern von Kreuzfahrtschiffen vorzuhalten.

Renate Holznagel (Landtag Mecklenburg-Vorpommern) reflektierte die Zusammenarbeit der Parlamente im Forum seit 2003 und appellierte an die Kompromissbereitschaft der Teilnehmer, gemeinsame Positionen zu erarbeiten, die dem Forum in der Ostseeregion und auf europäischer Ebene mehr Gewicht verleihen. Sie unterstrich, dass eine Konsensfindung über Resolutionsinhalte nur in einem bestimmten Rahmen auf der Grundlage des Einstimmigkeitsprinzips erfolgen könne, und erteilte Einzelforderungen, die nur für eine Region von Nutzen seien oder nur im alleinigen nationalen Interesse lägen, eine Absage. Neben der Darstellung der Umsetzung von Resolutionsinhalten in Mecklenburg-Vorpommern verwies sie auf die Koordinatorenaufgabe des Landes für den Bereich „Tourismus“ im Rahmen der EU-Ostseestrategie. Hierbei arbeite das Land als so genannter „Lead-Partner“ eng mit dem Marschallamt der Woiwodschaft Pommern zusammen.

Es gebe ein Vorzeigeprojekt, das sich mit dem Marketing zur Förderung ökologisch nachhaltiger Fähr- und Kreuzfahrtverkehre in Bezug auf technische Aspekte der Landstromversorgung und Schiffsabfallentsorgung in Häfen befasse. Ebenso wies sie darauf hin, dass der Landtag Mecklenburg-Vorpommern eine Reihe von konkreten Anliegen des Forums in die Beratungen und Resolution der Ostseeparlamentarierkonferenz eingebracht habe. Die Einbeziehung von Jugendvertretern und jungen Erwachsenen in die Politik sei durch die Veranstaltung „Jugend im Landtag“ erfolgreich umgesetzt worden.

Konstantin Polyakov (Kaliningrader Gebietsduma) unterstützte vorangehende Äußerungen dahingehend, dass politische Konzepte zwischen der EU und Russland abgestimmt und langfristig ausgerichtet sein sollten. Insbesondere für das Kaliningrad Oblast und die Woiwodschaft Ermland-Masuren forderte er, das Frische Haff politisch und wirtschaftlich zu öffnen. In diesem Zusammenhang gehe es um Visa- und Verkehrsfragen, die Einrichtung von Sonderwirtschaftszonen, Energieversorgungssicherheit, die Einbeziehung von NGOs sowie den Umweltschutz. Er warb auch um die Unterstützung von Russland bei der Umsetzung von Entwicklungsvisionen, wobei er insbesondere auf die Zusammenarbeit der kommunalen Selbstverwaltungen setzte. Er persönlich verfolge das Ziel, den Lebensstandard in der Region zu erhöhen, aber auch gleichzeitig die Umwelt und Natur zu schützen.

Thomas Lantz (Regionalrat Schonen) unterstrich die Bedeutung der Metropolregion Kopenhagen für die südliche Ostseeregion als wichtiger Markt und Wachstumsmotor. Als besondere regionale Probleme stellte er die hohe Arbeitslosenrate und die hohe Anzahl von Grenzpendlern heraus. Er bewertete den Aufbau einer guten Infrastruktur nicht als gegenseitigen Wettbewerb sondern als Vorteil für alle. Grundsätzlich vertrat er die Auffassung, dass sich gute Nachbarn helfen.

Hanna Zych-Cisoń (Sejmik der Woiwodschaft Pommern) erklärte, dass die EU-Ostseestrategie dazu beitrage, Entwicklungsdefizite in Europa auszugleichen. Die Woiwodschaft arbeite in diesem Zusammenhang eng mit dem Kaliningrader Oblast zusammen. Sie untermauerte die Ausführungen der Sachverständigen in den Arbeitsgruppensitzungen, wonach deren Forderungen in der Resolution zu berücksichtigen seien, um gemeinsame Ziele zu erreichen. Sie forderte, dass insbesondere die polnischen Argumente in Bezug auf Defizite bei der Revision der Leitlinien für TEN-T-Projekte und Meeresautobahnen zu beachten seien. Dies beziehe sich schwerpunktmäßig auf die Anbindung des polnischen Verkehrskorridors an die Adriaregion.

Zygmunt Dziewguć (Sejmik der Woiwodschaft Westpommern) unterstrich die Notwendigkeit der Einbeziehung von Sachverständigen für die Erarbeitung politischer Handlungsempfehlungen in der Resolution und deren Aussagekraft. Je nach Schwerpunkten gehe es um die Entwicklung und Umsetzung von politischen Visionen. Er bezeichnete die Resolution als Instrument, regionale Interessen zu demonstrieren.

Im Rahmen der Fortsetzung der Plenarsitzung erläuterte **Andrey Moshkov** (RosMorPort Kaliningrad) die Entwicklung des Hafens. Die Gesellschaft sei 2003 zur Beschleunigung des Ausbaus gegründet worden. Investitionen seien mittels privater und staatlicher Förderungen einschließlich Krediten in einem Umfang von rund 30 Mio. Euro erfolgt. Wichtigstes Vorhaben sei zurzeit der Ausbau eines direkten 43 km langen Seekanals von der Kurischen Nehrung bei Baltysk nach Kaliningrad für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl bis zu 6.000.

Aus Gründen des Umweltschutzes werde das Baggermaterial größtenteils an Land deponiert. Ziel sei es, bis 2018 ein Transportaufkommen von jährlich bis zu 100.000 TEU (Anm: Standardmaß für 20-Fuß-Container) im Hafen von Kaliningrad zu erzielen. Als wirtschaftlicher Anreiz würden entlang des Kanals ein neuer Fähr- und Passagierhafen sowie neue Terminals für unterschiedliche Nutzungen gebaut und eine Sonderwirtschaftszone eingerichtet. Ebenso werde ein Tiefwasserhafen gebaut. Abschließend legte er dar, dass die neue Verwaltungsvereinbarung zwischen Russland und Polen über die Nutzung der Seeverkehrsflächen auf dem Haff die bestehenden Probleme reduzieren werde.

Kurt Bodewig (Bundesverkehrsminister a.D., Baltic Sea Forum) bewertete eine gute Umwelt- und Gesundheitspolitik in der Region als wesentlich für deren Zukunft. Problematisch sei die Verkehrsdichte im Nadelöhr „Kadetrinne“, was immer wieder zu ernst zu nehmenden Unfällen führe. Insofern müsse die südliche Ostseeregion den politischen Fokus stärker auf die maritime Sicherheit lenken. Aus Umweltsicht unterstützte er die Ausweisung der Ostsee als Schwefelüberwachungsgebiet, warnte aber vor der Gefahr, dass sich bei überzogenen Grenzwerten Verkehre wieder auf die Straße verlagern könnten. Grundsätzlich plädierte er für das „Green Shipping“. Dabei gehe es in erster Linie um den Einsatz neuer Antriebstechniken, die die Emissionen reduzieren. Als Anwendungsbeispiel verwies er auf Kreuzfahrtschiffe, die seiner Auffassung nach in den Häfen mit Landstrom versorgt werden könnten. Mittlerweile gebe es die „Alliance of European Cruise Cities“ die sich der Förderung der Energieversorgung von Kreuzfahrtschiffen in Häfen verschrieben habe. In Bezug auf landseitige Schadstoffeinträge in die Ostsee führte er aus, dass die Nährstoffeinträge durch Punktquellen (fehlende oder unzureichende Abwasserbehandlungsanlagen) noch immer viel zu hoch seien, und forderte deshalb, Maßnahmen des finnischen Ostseeaktionsplanes umzusetzen. Für den Ausbau der Nutzung regenerativer Energien sei der Netzausbau voranzutreiben, damit der von der Küste stammende Windstrom im Hinterland verteilt werden könne. Des Weiteren erläuterte er das Problem der demographischen Entwicklung und Landflucht, wodurch es schwierig werde, die Versorgungsdienstleistungen für die Bevölkerung auch zukünftig in der Fläche aufrechterhalten zu können. Abschließend empfahl er die Gründung von Forschungsverbünden und Clustern zur Weiterentwicklung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit.

Dr. Grzegorz Russak (Hochschule für Wirtschaft, Bydgoszcz) und **Igor Marek Hutnikiewicz** (Polnischer Woiwodschaftsverband) erläuterten die Bedeutung regionaler Wirtschaftskreisläufe und die umweltgerechte Produktion von Nahrungsmitteln in der südlichen Ostseeregion. Sie kritisierten, dass die Globalisierung des Marktes zu einer Industrialisierung der Nahrungsmittelproduktion mit negativen Folgen für die Umwelt geführt habe. Heute gehe es darum, das Bewusstsein für bessere Lebensmittel zu entwickeln. Ebenso sollte zukünftig die Bedeutung des Umweltschutzes in der Landwirtschaft stärker hervorgehoben und auf einen übermäßigen Düngemiteleinsatz verzichtet werden. Eine extensive Landwirtschaft sei zwar wünschenswert, jedoch müssten Bauern auch marktgerechte Erlöse erzielen, um ökonomisch überleben zu können. Zudem bestehe das Problem, dass für industriell erzeugte Produkte ein überaus effektives Lobbying betrieben werde, was mit dem Vertrieb von pharmazeutischen Produkten verglichen werden könne. Insofern solle es für ökologisch erzeugte Produkte eine Sonderförderung geben. Zukünftig müsse auch der Mehrwert für traditionelle Produkte herausgestellt werden, wie dies beispielsweise für französische Weine erfolge, die gut abgesetzt werden könnten. Auch eine Änderung der Vermarktungsstrategien könne erfolgreich sein, was das Beispiel Schwedens für das „kulinarische Erbe“ belege. Problematisch sei, dass EU-Gelder falsch eingesetzt würden und dass es auch sinnlose Bestimmungen im europäischen Lebensmittelrecht gebe.

Julian Skelnik (Baltic Ports Organisation) skizzierte Faktoren der wirtschaftlichen Entwicklung in der südlichen Ostseeregion für die nächsten 30 Jahre. Mit Verweis auf Russland führte er aus, dass die dortige Bevölkerung nur über rund ein Drittel der durchschnittlichen europäischen Kaufkraft verfüge. Polen habe im Bereich der Infrastrukturentwicklung vergleichsweise viel nachzuholen und beantrage derzeit auch die meisten EU-Fördermittel. Der Transportbereich für Polen sei schwierig. Hamburg sei Polens wichtigster Hafen für den Warenumsatz. Zwar bestehe eine gute Schienenanbindung in Ost-West-Richtung, jedoch fehle es noch immer an leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindungen nach Italien (Genua) und Griechenland (Athen). Die jüngste Wirtschaftskrise habe gezeigt, dass der Warentransport mittels Container sehr anfällig sei, sich die Verkehre in der Dreistadt (Gdingen, Danzig, Zopot) jedoch verdoppelt hätten. Im Weiteren verwies er darauf, dass der Warenverkehr auf See noch immer der umweltfreundlichste und kostengünstigste sei. Jedoch könne eine Erhöhung der Preise für schwefelarme Schiffstreibstoffe in der Ostseeregion dazu führen, dass die skandinavische Papierindustrie nicht mehr konkurrenzfähig sei. Insgesamt müssten bis zu 30.000 Schiffe umgerüstet werden, was Wettbewerbsnachteile nach sich ziehe. Insofern werde die Mittelmeerregion wohl nicht als Emissionsüberwachungsgebiet ausgewiesen werden. Zudem gebe es in Nordafrika kaum Lohn-, Sozial- und Umweltauflagen, die beachtet würden. Ebenso gebe es mit den Schwarzmeerhäfen Odessa und Constanza ernst zu nehmende Konkurrenten, über die dann ggf. europäische Landverkehre abgewickelt werden könnten. Er forderte, dass auch Russland die Kohlendioxid-Richtlinie der Welthandelsorganisation zu ratifizieren habe, damit Wettbewerbsverzerrungen in der Ostseeregion unterblieben.

Im nachfolgenden Sitzungsabschnitt erörterten die Teilnehmer des 8. Parlamentsforums Südliche Ostsee in themenbezogenen Workshops „Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung in der südlichen Ostseeregion“, „Maritime Raumplanung und integriertes Küstenzonenmanagement“ sowie „Regionalentwicklung und Umweltschutz“.

Nach der Diskussion der Ergebnisse der Arbeitsgruppen wurde die Resolution des 8. Parlamentsforums Südliche Ostsee einstimmig angenommen. Als Gastgeber des kommenden 9. Forums anlässlich des Europäischen Tages der Meere am 20. Mai 2011 in Danzig präsentierte sich die Woiwodschaft Pommern.

Im Anschluss an das Forum stellte **Kornelia Kurowska** (Kulturgemeinschaft Borussia, Allenstein) die Ergebnisse des Jugendprojektes der Woiwodschaft Ermland-Masuren vor, in das Vertreter aus allen Mitgliedsregionen des Parlamentsforums eingebunden waren. In erster Linie sei es um das gegenseitige Kennenlernen unterschiedlicher Ostseekulturen und Identitäten, den Abbau von Vorurteilen sowie um den Erfahrungsaustausch gegangen, wie junge Menschen am gesellschaftlichen und politischen Leben teilhaben könnten. Sie bedauerte in diesem Zusammenhang, dass insbesondere die Einbeziehung junger Erwachsener aus der Kaliningradregion aufgrund von Visafragen große Schwierigkeiten bereitet habe. Schwerpunkte der Projektarbeit seien die Bereiche Menschen, Landschaften, Kunst und Kultur sowie Industrie und Landwirtschaft gewesen. Sie wies darauf hin, dass als Ergebnis der Arbeit eine Fotoausstellung über baltische Landschaften konzipiert worden sei, die im Rahmen des 8. Parlamentsforums erstmalig zugänglich gewesen sei. Sie wies die Teilnehmer darauf hin, dass die Ausstellung von den Parlamenten ausgeliehen werden könne, um sie im jeweils eigenen Wirkungskreis präsentieren zu können.

**Anlage
(nichtamtliche Übersetzung)****Resolution
des 8. Parlamentsforums Südliche Ostsee
vom 21. bis 23. Mai 2010 in Elbing****„Nachhaltige Entwicklung des Lebensraums Südliche Ostsee“**

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

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

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

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

I.**Das Parlamentsforum Südliche Ostsee****begrüßt**

- das „Grünbuch TEN-T: Überprüfung der Politik - ein besser integriertes transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienst der gemeinsamen Verkehrspolitik“, das angesichts der EU-Erweiterung und der gewachsenen Bedeutung von Klimapolitik und Umweltschutz eine grundlegende Überprüfung und Aktualisierung der TEN-T-Leitlinien zum Ziel hat;
- und favorisiert die 2-Ebenen-Struktur mit einem Gesamt- und einem Kernnetz, das ein geografisch festgelegtes vorrangiges Netz und eine konzeptionelle Säule umfasst;

hat Konsens erzielt,

dass EU-Richtlinien zügig umgesetzt und Vollzugsdefizite abgebaut werden,

fordert, dass

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

sieht es als notwendig an, dass

- das Projekt „SoNorA“, das Grundlagen für die Entwicklung des multimodalen Netzes von Verkehrsverbindungen zwischen der Adria und der Ostsee schafft und zur maximalen Nutzung des Verkehrsnetzes sowie des wirtschaftlich-sozialen Potentials der südlichen Ostsee beiträgt, unterstützt wird;
- sowohl zwischen den Korridoren als auch allen Aufkommenspunkten eine effiziente Vernetzung anzustreben ist. Dabei ist es nicht notwendig, dass die Aufkommenspunkte an Hauptachsen liegen. Vielmehr sind die Erreichbarkeit der Hauptachsen und die effiziente Bündelung von Verkehrsströmen sowie der Ausbau der Direktverbindungen mit den Häfen der südlichen Ostsee sicherzustellen (periphere Erschließung der Ostseeanrainerstaaten über entsprechend leistungsfähige transeuropäische Landkorridore);
- das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-T) durch einen Ost-West-Korridor in der südlichen Ostseeregion ergänzt wird (Via und Rail Hanseatica - Stettin, Danzig, Elbing, Kaliningrad und Allenstein, Suwalki, Kaunas, Riga und Tallinn);

- folgende Kriterien bei der Entwicklung der Verkehrspolitik der Europäischen Union einbezogen werden:
 - eine durch Ausbau und Verknüpfung weitestgehende Nutzung bestehender Trassen,
 - Netzbildung von den einzelnen TEN-Korridoren in der Fläche mit ausreichenden Kapazitätsreserven auf den Strecken und in den Knotenpunkten, um die Gütermengen effizient transportieren zu können,
 - Verwirklichung der Konzepte der „Grünen Korridore“ und „Ko-Modalität“;
- umweltfreundliche Projekte schwerpunktmäßig berücksichtigt werden;

begleitet

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

II.

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

1. Infrastruktur und Verkehrsentwicklung

- Angesichts des stark international ausgerichteten Marktes für Seeverkehrslogistik - mehr als 90 Prozent der weltweit gehandelten Güter werden über den Seeweg transportiert - spricht sich das Parlamentsforum Südliche Ostsee für eine strategische Entwicklung der Seehäfen und ihre landseitige Anbindung mit begleitenden Logistikzentren und Bahnterminals mit dem Ziel regionaler, nationaler und europäischer Netzbildung aus, wobei die prioritären TEN-Projekte miteinander verbunden, um Lückenschlüsse ergänzt und zu einem Kernnetz zusammengefasst werden sollten.
- Der Wettbewerb zwischen den Häfen und eine Vielzahl unterschiedlicher Anforderungen durch die Transportwirtschaft erfordern, dass die einzelnen Häfen mit ihren besonderen Kompetenzen miteinander kooperieren.
- Dem EU-Konzept der Meeresautobahnen (MoS) sollte bei der Schaffung eines TEN-Kernnetzes eine stärkere Bedeutung zukommen. Dieses sollte auch gleichzeitig die Schaffung zusätzlicher Meeresautobahnen im Ostseeraum - in ostwestlicher und nordsüdlicher Richtung - zur Entlastung des Straßenverkehrs berücksichtigen.

- Die Kapazität der See- und Binnenhäfen und ihre landseitige Anbindung müssen weiter ausgebaut werden, um dem im Schiffsverkehr prognostizierten weiteren Wachstum durch zukunftsweisende Investitionen Rechnung zu tragen. Dabei wird eine Stärkung der landseitigen Anbindung schwerpunktmäßig durch den Ausbau von Schienenwegen, aber auch von Binnenwasserstraßen sowie Straßen gefördert. Diesbezüglich wird es als notwendig angesehen, dass die Europäische Union bei der Entwicklung ihrer neuen Förderrichtlinien dieser Zielsetzung schwerpunktmäßig Rechnung trägt.
- Das Parlamentsforum Südliche Ostsee unterstützt die polnische Forderung, das Management der polnischen Häfen zur Stärkung der regionalen Entwicklung zu dezentralisieren.
- Auf die Belange der Ostseehäfen abgestimmte, möglichst standardisierte Schiffsabfertigungs-, Umschlags- und Lagertechnologien sind zu entwickeln. Eine besondere Rolle spielen dabei die Anwendung von Identifikations- und Ortungstechnologien beim Container-, RoRo- und Stückgutverkehr. Die Nutzung von modernen Systemen zum Informationsaustausch ermöglichen zwischen Hafen, Bahn, Binnen- und Feederschiffen und deren Zu- und Abläufe optimierte Logistikketten.
- Im Bereich der landseitigen Anbindung von Häfen ist anzustreben, den Anteil des Straßentransports so weit wie möglich zu verringern und die Ladung auf die umweltfreundlichen Transportmittel Bahn und Binnenschiff umzuleiten. In diesem Kontext wird u. a. der Wiederbelebung der internationalen Wasserstrasse E70 sowie der Bewirtschaftung des Frischen Haffs eine wichtige Rolle in der Entwicklung des Tourismus und des Verkehrs zugeschrieben. Es hat eine besondere Bedeutung für die maritime Tradition und Zukunft von Elbing (Elbląg) als Hansestadt und bedingt eine freie Durchfahrt für Schiffe aller Nationen durch die Pillauer Meerenge (Cieśnina Pilawska).
- Um die Ostsee bis zum Jahr 2015 zu einer erfolgreichen maritimen Modellregion auszubauen, ist durch gemeinsame Initiativen auf internationaler und auf europäischer Ebene die Reduzierung von Umweltbelastungen in den Häfen z. B. durch eine freiwillige Stromversorgung der Schiffe über einen Landanschluss voranzubringen.
- Hinsichtlich der Nutzung von unterschiedlichen Verkehrsträgern sind - insbesondere mit Blick auf den IMO-Beschluss aus dem Jahr 2005, die zulässigen Schwefeloxidemissionen von Schiffen in der Ostsee stufenweise abzusenken - Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, die dazu führen, dass Gütertransporte verstärkt auf die Straße verlagert werden.
- Das vorhandene und geplante Wasserstraßennetz erlaubt, wesentlich mehr Transportleistung auf Binnenschiffe zu verlagern. Um dem Trend zum größeren Binnenschiff bei geringen Wassertiefen und niedrigen Brückendurchfahrten Rechnung zu tragen, bedarf es einer innovativen und flexiblen Generation von Binnenschiffen, die sich über das Baukastenprinzip jeweils auf die vorhandene Wasserstraße und die zu transportierende Ladung anpassen lässt.

2. Maritime Raumordnung und Integriertes Küstenzonenmanagement

- Küstenregionen reagieren auf Umweltveränderungen, seien es natürliche oder durch den Menschen verursachte, schnell und empfindlich (z. B. Erosion und Sedimenttransport, Wassererwärmung; Einschleppung neuer Organismen durch Ballastwasser, Aquakultur). Von der Ökosystemforschung wird eine Richtungsweisung für die nachhaltige Entwicklung der Küstengebiete erwartet, die die Interessen von Natur und Mensch im Auge behält.
- Das Instrument der „Maritime Spatial Planning - MSP“ hat sich bewährt, um bestehende Nutzungskonflikte durch verbindliche Regelungen so weit wie möglich zu minimieren.
- Freie Seewege und der möglichst uneingeschränkte Zugang von Häfen zu seeschifftiefem Wasser sind elementare Standortbedingungen für die Wettbewerbsfähigkeit von Häfen. Bei der Raumplanung auf See sind konkurrierende Nutzungen miteinander abzustimmen und in ein integriertes Konzept so zu überführen, dass Interessen benachbarter Regionen berücksichtigt werden und der Zugang zu den Häfen vom Meer ohne Abstimmung mit den interessierten Regionen nicht verschlechtert wird.
- Vor diesem Hintergrund sind die Maritime Raumordnung und das Integrierte Küstenzonenmanagement (IKZM) ganzheitlich zu verknüpfen, um Interessenkonflikte auch im terrestrischen Bereich zu lösen. National geregelte Raumordnung und regionales Küstenzonenmanagement sind zur Abstimmung und Koordinierung ganzheitlich zu verbinden. Zu diesem Zweck sollte das IKZM in der gesamten südlichen Ostseeregion in der lokalen und regionalen Zuständigkeit liegen.
- Auf der Grundlage des IKZM sollten freiwillig abgeschlossene Vereinbarungen angestrebt werden, die auf der Grundlage bi- oder multilateraler Verträge zwischen den betroffenen Akteuren Verbindlichkeit erlangen. Dabei sollten insbesondere Voraussetzungen berücksichtigt werden, die mit den unter Umweltschutz stehenden Gebieten zusammenhängen (NATURA 2000, Vogelschutzrichtlinie u. a.).

3. Regionalentwicklung und Umwelt

- Der Ostseeraum hat die Chance, mit der Verknüpfung von Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit neue Impulse für den Seeverkehr zu geben. Die weitere Entwicklung der Fährverkehre, des Kreuzfahrttourismus und die Technologieentwicklung im Bereich moderner nachhaltiger Antriebstechnologien bieten neue Chancen.
- Der Fähr- und Kreuzfahrttourismus ist aufgrund des gegenwärtigen Wachstumspotentials ein starkes Standbein der Tourismuswirtschaft. Dieses sollte durch attraktive landseitige Angebote und gemeinsame Vermarktungskonzepte der gesamten Ostseeregion gestärkt und weiterentwickelt werden. Große Entwicklungsmöglichkeiten ergeben sich auch für den Segelsport auf Küstengewässern, der diesbezüglich noch in der Entwicklungsphase ist.

- Um eine ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Fisch zu angemessenen Preisen zu gewährleisten, müssen Maßnahmen gegen die Überfischung ergriffen werden. Darüber hinaus ist eine umwelt- und artengerechte sowie nachhaltige Fischproduktion über Aquakulturanlagen anzustreben.
- Abfall ist möglichst zu vermeiden. Für das Recycling, die energetische Verwertung sowie die Beseitigung von Abfall und die Nutzung der daraus gewonnenen Energie ist eine langfristige und nachhaltige Strategie unter den Gesichtspunkten von Ökonomie, Ökologie und Soziales zu entwickeln, die den europarechtlichen Vorgaben Rechnung trägt.
- Die Zusammenarbeit der Regionen in der südlichen Ostsee sollte ebenfalls umweltpolitische Maßnahmen in den Bereichen Lärmschutz und Luftreinhaltung umfassen. In diesem Zusammenhang sollte eine Informationsplattform für den Austausch von Aktionsplänen unter Einbeziehung von Best-Practice-Beispielen im Bereich der Sanierungsprogramme für den Gesundheitsschutz und die Verbesserung der Umweltqualität angestrebt werden.

III.

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

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

Elbing, 23. Mai 2010

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg
Barbara Duden, 1. Vizepräsidentin

Kaliningrader Duma
Konstantin Polyakov, 1. Vizepräsident

Landtag Mecklenburg-Vorpommern
Renate Holznagel, 1. Vizepräsidentin

Sejmik der Woiwodschaft Westpommern
Zygmunt Dziewguć, 1. Vizevorsitzender

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Bernd Voß, Vorsitzender des Europaausschusses

Sejmik der Woiwodschaft Pommern
Hanna Zych-Cisoń, 1. Vizevorsitzende

Sejmik der Woiwodschaft Ermland-Masuren
Julian Osiecki, Vorsitzender

Rezolucja
VIII. Forum Parlamentów Południowego Bałtyku
Elbląg, 21-23 maja 2010 r.

„Zrównoważony rozwój Obszaru Południowego Bałtyku”

VIII Forum Parlamentów Południowego Bałtyku w trakcie dorocznej konferencji, która odbyła się w dniach 21-23 maja 2010 r. w Elblągu, debatowało na temat poprawy oraz dalszego rozwoju warunków życia w zgodzie z naturą i z uwzględnieniem kwestii ochrony środowiska w regionach partnerskich: w Województwach Warmińsko-Mazurskim, Pomorskim, Zachodniopomorskim, w Meklemburgii-Pomorzu Przednim, Hamburgu, Szlezwiku-Holsztynie i w Obwodzie Kaliningradzkim. Podczas spotkań grup roboczych w Olsztynie (4-6 listopada 2009 r.), Kadynach (21-23 lutego 2010 r.), w Hamburgu (24-26 marca 2010 r.) oraz w Kilonii (21-23 kwietnia 2010 r.) w gronie ekspertów reprezentujących wszystkie regiony przeanalizowano i przedyskutowano następujące zagadnienia:

- Rozwój infrastruktury i transportu,
- Planowanie przestrzenne na morzu i zintegrowane zarządzanie strefą przybrzeżną,
- Rozwój regionalny i ochrona środowiska naturalnego.

Po zapoznaniu się z opiniami ekspertów oraz stanowiskami wszystkich uczestniczących regionów uchwalono co następuje:

I.

Forum Parlamentów Południowego Bałtyku

przyjmuje z zadowoleniem

- „Zieloną Księgę TEN-T: Przegląd polityki w kierunku lepiej zintegrowanej Transeuropejskiej Sieci Transportowej w służbie wspólnej polityki transportowej“, której celem jest gruntowna aktualizacja zasad funkcjonowania sieci TEN-T w kontekście rozszerzenia Unii Europejskiej oraz zwiększonego znaczenia zmian klimatycznych i ochrony środowiska;
- i wspiera dwupoziomową strukturę zawierającą sieć kompleksową i sieć bazową, w skład której będzie z kolei wchodził filar geograficzny (tj. sieć priorytetowa) oraz filar koncepcyjny;

jest zgodne co do tego,

- że konieczne jest sprawne wdrażanie dyrektyw unijnych i działanie na rzecz usunięcia barier w ich realizowaniu,

postuluje, aby

- polityka transportowa Unii Europejskiej oparta o zasadę realizacji transportu przyjaznego środowisku naturalnemu dążyła do realizacji przewozów przy minimalnym zaangażowaniu środków i zasobów,
- ułatwiono budowę i rozbudowę transgranicznych odcinków sieci TEN-T poprzez wprowadzenie odpowiednich europejskich mechanizmów koordynacyjnych i systemu motywującego do realizacji takich projektów.
- sieć główna składała się z osi multimodalnych, które poprzez ważne węzły komunikacyjne (m. in. porty morskie i śródlądowe) byłyby połączone z autostradami morskimi, co umożliwiałyby transport współmodalny;
- w celu zagospodarowania przestrzeni uznać za niezbędne połączenie,
 - a) między korytarzami - Motorways of the Sea - i osiami wschód-zachód oraz
 - b) między osiami, a punktami docelowymi;
 - c) z drogami, liniami kolejowymi i drogami śródlądowymi przystosowanymi do przewidywanego obciążenia transportowego;

uważa za konieczne

- wsparcie projektu „SoNorA”, który tworzy fundamenty rozwoju multimodalnej sieci połączeń komunikacyjnych pomiędzy Adriatykiem a Bałtykiem i przyczyni się do maksymalizacji efektywności wykorzystania sieci transportowej oraz potencjału gospodarczo - społecznego Regionu Południowego Bałtyku;
- stworzenie wydajnego połączenia między korytarzami i wszystkimi punktami docelowymi. Punkty docelowe nie muszą być przy tym położone przy głównych osiach. Należy raczej zapewnić dostęp do głównych osi oraz efektywnie skomasować strumienie transportowe i zmodernizować bezpośrednie połączenia z portami południowego Bałtyku (zagospodarowanie peryferyjnych obszarów państw basenu Morza Bałtyckiego poprzez transeuropejskie korytarze lądowe o odpowiedniej przepustowości);
- włączenie do Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) tzw. Korytarza Północnego (Via i Rail Hanseatica – Szczecin, Gdańsk, Elbląg, Kaliningrad oraz Olsztyn, Suwałki, Kowno, Ryga do Tallinna);

- uwzględnienie następujących kryteriów w kształtowaniu polityki transportowej Unii Europejskiej:
 - efektywne wykorzystanie istniejących już połączeń poprzez ich modernizację i powiązanie ze sobą,
 - tworzenie wokół poszczególnych korytarzy TEN sieci o wystarczających rezerwach przepustowości na poszczególnych odcinkach oraz w węzłach komunikacyjnych, które umożliwią efektywny transport towarów,
 - realizację koncepcji „zielonych korytarzy” i koncepcji „współmodalności”,
- uwzględnianie projektów przyjaznych dla środowiska jako projektów priorytetowych;

obserwuje,

dalsze prace Komisji w kontekście planowanego na koniec 2010 r./ początek 2011 r. przedłożenia propozycji legislacyjnych dotyczących aktualizacji głównych zasad TEN-T w celu zrównoważonego uwzględnienia interesów wszystkich regionów obszaru Południowego Bałtyku.

II.

Forum Parlamentów Południowego Bałtyku zaleca rozwój regionu Południowego Bałtyku w takich dziedzinach jak infrastruktura i transport, planowanie przestrzenne na morzu, zintegrowane zarządzanie strefą przybrzeżną oraz polityka regionalna i ochrona środowiska w oparciu o następujące założenia:

1. Infrastruktura i transport

- W związku z silną internacjonalizacją rynku logistyki transportu morskiego - ponad 90% wszystkich towarów w światowym obrocie handlowym transportuje się drogami morskimi - Forum Parlamentów Południowego Bałtyku opowiada się za strategicznym rozwojem portów morskich wraz z towarzyszącymi im centrami logistycznymi oraz terminalami kolejowymi położonymi w głębi kraju w celu utworzenia sieci regionalnej, krajowej i europejskiej, przy czym priorytetowe projekty TEN powinny zostać powiązane ze sobą i uzupełnione, tworząc w ten sposób sieć bazową.
- Konkurencja między portami i ogrom przeróżnych wymagań stawianych przez gospodarkę transportową nakłada na poszczególne porty konieczność współpracy przy uwzględnieniu ich szczególnych kompetencji i zdolności.
- Przy tworzeniu sieci bazowej TEN-T większą rolę powinna odgrywać unijna koncepcja autostrad morskich (MoS). Powinna ona jednocześnie uwzględniać tworzenie nowych autostrad morskich w basenie Morza Bałtyckiego - zarówno w układzie równoleżnikowym jak i południkowym - mających na celu odciążenie transportu drogowego.

- Porty morskie i śródlądowe oraz ich połączenia z zapleczem w głębi kraju wymagają dalszej rozbudowy, tak aby poprzez dalekowzroczne inwestycje sprostać prognozowanemu wzrostowi w dziedzinie zapotrzebowania na transport wodny. Poprawę połączeń portów z zapleczem lądowym wspiera się przy tym w szczególności poprzez modernizację dróg, linii kolejowych i dróg żeglugi śródlądowej. W tym kontekście uznaje się za konieczne, by Unia Europejska uwzględniła te potrzeby przy kształtowaniu swoich polityk i nowych programów wsparcia.
- Forum Parlamentów Południowego Bałtyku popiera postulat strony polskiej o decentralizację zarządzania polskimi portami w celu wzmocnienia rozwoju regionalnego.
- Należy rozwijać standardowe technologie odprawy statków, technologie przeładunkowe i magazynowe, dostosowane do priorytetów portów Morza Bałtyckiego. Szczególną rolę odgrywa przy tym zastosowanie technologii identyfikacji i lokalizacji przy transporcie kontenerowym, przewozach typu ro-ro i przewozach ładunków drobnicowych. Wykorzystanie nowoczesnych systemów wymiany informacji umożliwi tworzenie optymalnych łańcuchów logistycznych, pomiędzy portami, koleją oraz statkami żeglugi śródlądowej i morskiej.
- W odniesieniu do połączeń portów z regionami w głębi lądu należy dążyć do maksymalizacji wykorzystania środków transportu przyjaznych środowisku, takich jak kolej i żegluga śródlądowa. W tym kontekście ważną rolę transportową i turystyczną odegra m.in. rewitalizacja międzynarodowej drogi wodnej E70 wraz z zagospodarowaniem Zalewu Wiślanego. Ma to szczególne znaczenie dla morskich tradycji i przyszłości Elbląga jako miasta hanzeatyckiego i jest warunkiem dla swobodnego przepływu wszystkich bander przez Cieśninę Pilawską.
- Aby skutecznie przekształcić Morze Bałtyckie w modelowy region morski do roku 2015, należy poprzez podejmowanie wspólnych inicjatyw na szczeblu międzynarodowym i europejskim dążyć do zmniejszania obciążeń dla środowiska naturalnego w portach, m.in. poprzez umożliwienie zaopatrzenia statków cumujących w portach w energię elektryczną od strony lądu.
- W kontekście możliwości wykorzystania różnych środków transportu należy - mając w szczególności na uwadze rezolucję IMO z roku 2005 o stopniowym zmniejszaniu dopuszczalnych wartości emisji tlenków siarki przez statki na Morzu Bałtyckim - zapobiegać powstawaniu warunków do zniekształcania konkurencji, mogącego prowadzić do przenoszenia przewozów towarów na transport drogowy.
- Istniejąca i nowoplanowana sieć dróg wodnych pozwala na przesunięcie znacznie większej części transportu na statki żeglugi śródlądowej. Aby sprostać trendowi do wykorzystania coraz większych statków transportu śródlądowego, w sytuacji niewielkich głębokości tranzytowych i niskich mostów, konieczny jest rozwój nowej generacji innowacyjnych i elastycznych statków, które w oparciu o zasadę modułową będą mogły być dostosowywane wg aktualnych potrzeb do różnych dróg wodnych i transportowanego ładunku.

2. Planowanie przestrzenne na morzu i zintegrowane zarządzanie strefą przybrzeżną

- Regiony obejmujące wybrzeże szybko i wrażliwie reagują na zmiany środowiska, zarówno te naturalne jak i spowodowane przez działanie człowieka (np. erozja i transport osadów, ocieplenie wody, wprowadzanie nowych organizmów przez wodę balastową, akwakultura). Od badań naukowych prowadzonych nad ekosystemami oczekuje się wskazania kierunku dla zrównoważonego rozwoju wybrzeża, który uwzględni interesy środowiska naturalnego i człowieka.
- Narzędzie, jakim jest „Maritime Spatial Planning - MSP“, sprawdziło się w minimalizowaniu istniejących konfliktów w zakresie sposobu korzystania z obszarów morskich poprzez wprowadzanie uregulowań mających moc obowiązującą.
- Wolne drogi morskie i możliwie nieograniczony dostęp portów do wód żeglownych są podstawowym warunkiem konkurencyjności portów. Przy planowaniu zagospodarowania przestrzeni morskiej należy uzgadniać konkurencyjne sposoby jej wykorzystania i tworzyć z nich zintegrowane koncepcje, tak, aby były uwzględnione interesy regionów sąsiadujących, a dostęp do portów od strony morza nie został pogorszony bez uzgodnień z zainteresowanym regionem.
- W tym kontekście planowanie przestrzenne na morzu i zintegrowane zarządzanie strefą przybrzeżną powinny zostać powiązane, co pozwoli na rozwiązywanie konfliktów interesów dotyczących również obszaru lądowego. Planowanie przestrzenne leżące w gestii władz centralnych oraz regionalne zarządzanie strefą przybrzeżną należy połączyć w jedną całość w celu lepszego ich uzgodnienia i koordynacji. Mając to na uwadze, zintegrowane zarządzanie strefą przybrzeżną powinno na całym obszarze Południowego Bałtyku przynależeć do kompetencji lokalnych i regionalnych.
- Na bazie zintegrowanego zarządzania strefą wybrzeża należy dążyć do zawierania dobrowolnych porozumień, które staną się obowiązujące na mocy dwu- i wielostronnych umów między zainteresowanymi podmiotami, przy czym przede wszystkim należy uwzględnić wymagania w zakresie obszarów objętych ochroną (NATURA 2000, dyrektywa siedliskowa, dyrektywa ptasia itd.).

3. Rozwój regionalny i ochrona środowiska

- Poprzez połączenie konkurencyjności i zrównoważonego działania obszar Południowego Bałtyku ma szanse wypracowania nowych impulsów dla transportu morskiego. Dalszy rozwój transportu promowego i rejsowej żeglugi turystycznej, a także rozwój technologii w dziedzinie nowoczesnych zrównoważonych technologii napędowych stwarzają nowe szanse rozwoju.
- Turystyka promowa i rejsowa żegluga turystyczna stały się dzięki swojemu obecnemu potencjałowi wzrostu silnym filarem całej turystyki, który należy umacniać poprzez wspólne tworzenie przez regiony partnerskie atrakcyjnych ofert lądowych i wspólnych

koncepcji marketingowych dla całego basenu Morza Bałtyckiego. Możliwości te dotyczą także rozwijającego się żeglarstwa na wodach przybrzeżnych.

- W celu zapewnienia zaopatrzenia w ryby na odpowiednim poziomie i przy zachowaniu poziomu cen nie ograniczającego tego zaopatrzenia należy podjąć działania przeciw nadmiernemu odławianiu. Ponadto należy dążyć do przyjaznej środowisku i zrównoważonej produkcji ryb przy pomocy akwakultur.
- Należy ograniczać ilość odpadów, a także tworzyć długofalowe i zrównoważone strategie w zakresie usuwania i utylizacji odpadów oraz ich energetycznego wykorzystania przy uwzględnieniu wszelkich aspektów ekonomicznych, ekologicznych i społecznych oraz wymogów wynikających z uregulowań prawnych UE.
- Współpraca regionów w regionie Południowego Bałtyku powinna również obejmować działania w zakresie ochrony przed hałasem oraz ochrony powietrza. W związku z tym należy dążyć do stworzenia platformy wymiany informacji dotyczących *Action Plans* łącznie z katalogiem *Best Practices* w zakresie programów naprawczych w celu ochrony zdrowia i poprawy jakości środowiska.

III.

Forum Parlamentów Południowego Bałtyku opowiada się zgodnie za wzmacnianiem i kontynuowaniem idei znajdowania wspólnych cech i priorytetów dla Regionu Południowego Bałtyku.

Forum Parlamentów Południowego Bałtyku przyjmuje zaproszenie Sejmiku Województwa Pomorskiego, aby IX Forum odbyło się w dniach 20.-21.05.2011 r. podczas Europejskiego Dnia Morza w Gdańsku.

Elbląg, dnia 23 maja 2010 r.

Rada Wolnego i Hanzeatyckiego Miasta Hamburga
Barbara Duden, 1 Wiceprezydent

Duma Obwodu Kaliningradzkiego
Konstantin Polyakov, 1 Wiceprezydent

Parlament Meklemburgii-Pomorza Przedniego
Renate Holznagel, 1 Wiceprezydent

Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego
Zygmunt Dziewguć, 1 Wiceprzewodniczący

Parlament Szlezwika-Holsztynu
Bernd Voß, Przewodniczący Komisji Spraw Europejskich

Sejmik Województwa Pomorskiego
Hanna Zych-Cisoń, 1 Wiceprzewodnicząca

Sejmik Województwa Warmińsko-Mazurskiego
Julian Osiecki, Przewodniczący

**Приложение
(неофициальный перевод)**

**Резолюция
VIII-ого Форума региональных парламентов Южной Балтики
Г. Эльблонг,
21-23 мая 2010 г.**

«Устойчивое развитие территории Южной Балтики»

VIII Форум региональных парламентов Южной Балтики, в ходе ежегодной конференции, состоявшейся 21-23 мая 2010 г. в Эльблонге, обсуждало вопросы, связанные с развитием и дальнейшим улучшением жизненных условий в созвучии с окружающим миром, и учетом охраны окружающей среды в регионах-партнерах: Варминско-Мазурском воеводстве, Поморском воеводстве, Западнопоморском воеводстве, Мекленбурге – Передней Померании, Гамбурге, Шлезвиг-Гольштейне и Калининградской области. Во время встреч рабочих групп, проходивших в Ольштыне (4-6-ноября 2009 г.), Кадынах (21-23 февраля 2010 г.), Гамбурге (24-26 марта 2010 г.), а также в Киле (21-23 апреля 2010 г.), группами экспертов, представляющих все регионы, анализировались и обсуждались нижеперечисленные вопросы:

- Развитие инфраструктуры и транспорта,
- Морское пространственное планирование и комплексное управление прибрежной зоной,
- Региональное развитие и охрана окружающей среды.

После того, как было заслушано мнение экспертов и представлены позиции всех участвующих регионов, приняли нижеследующее:

I.

Форум региональных парламентов Южной Балтики

с удовольствием принимает:

- Зеленую книгу TEN-T (*TETC*) - просмотр политики направленной на лучшую интеграцию Трансъевропейской транспортной сети на службе совместной транспортной политики», целью которой является актуализация принципов функционирования TEN-T в контексте расширения Европейского Союза, существенных климатических изменений и охраны окружающей среды;

- и принимает двухуровневую структуру комплексной и базовой сети, в состав которой войдет географическое основание (т.е. первоочередная сеть), и концептуальное основание.

достиг консенсуса в том,

- что необходимым является эффективное внедрение европейских директив и осуществление действий по устранению барьеров, препятствующих их реализации;

требует

- чтобы транспортная политика Европейского Союза, опирающаяся на принцип осуществления транспортировок, благоприятных естественной среде, стремилась к осуществлению перевозок с учетом минимального использования средств и ресурсов;
- облегчения строительства новых и реконструкции старых участков сети TEN-T путем введения соответствующих европейских координационных механизмов и систем, стимулирующих к реализации таких проектов;
- чтобы первоочередная сеть состояла из мультимодальных осей, завязанных на магистральные морские пути, проходившие через важные узловые пункты (среди прочего морские и внутренние порты), с целью возможности осуществления интермодальной перевозки груза;
- для пространственного освоения, следует объединить в сеть транспортные потоки:
 - а) между коридорами - морскими транспортными магистралями - и осями запад - восток, а также
 - б) между осями и конечными точками,
 - в) с автодорогами, железнодорожными линиями и континентальными дорогами, адаптированными к предполагаемой транспортной нагрузке;

считает необходимым, чтобы

- поддержки для проекта «SoNorA», дающего основы для развития мультимодальной сети между Адриатикой и Балтикой и способствующего максимальному использованию транспортной сети и социально-экономического потенциала Региона Южной Балтики;
- создания эффективных связей между коридорами и конечными пунктами. Конечные пункты не обязательно должны быть расположены у главных осей. Скорее всего, следует обеспечить доступ к главным осям, а также эффективно объединить транспортные потоки и модернизировать прямое сообщение с портами Южной Балтики (освоение периферийных зон стран бассейна Балтийского Моря через трансъевропейские континентальные коридоры с соответствующей пропускной способностью);

- включения в Трансъевропейскую транспортную сеть (TEN-T), так называемого, Северного коридора (Via и Rail Hanseatica – Щетин, Гданьск, Эльблонг, Калининград и Олыштын, Сувалки, Каунас, Рига, Таллин);
- учета в процессе формирования транспортной политики Европейского Союза следующих критериев:
 - эффективного использования уже существующих сетей через их модернизацию и взаимосвязи,
 - образования вокруг отдельных коридоров TEN сетей с достаточным резервом пропускной способности на отдельных участках и узловых пунктах, позволяющих эффективно осуществлять грузоперевозки,
 - реализации концепции «зеленых коридоров» и концепции «интермодальности».

наблюдает

за дальнейшей работой Комиссии в контексте, запланированного на конец 2010 г./ начало 2011 г., законодательного предложения, относящегося к актуализации основоположений TEN-T, с целью сбалансированного учета интересов всех регионов зоны Южной Балтики.

II.

Форум региональных парламентов Южной Балтики рекомендует развитие региона Южной Балтики в таких отраслях как инфраструктура и транспорт, морское пространственное планирование, комплексное управление прибрежными зонами, а также региональная политика и охрана окружающей среды на основании следующих предпосылок:

1. Инфраструктура и транспорт

- В связи с сильной интернационализацией рынка логистики морского транспорта - свыше 90% всего товара во всемирном торговом обороте транспортируется по морским путям - Форум региональных парламентов Южной Балтики высказывается за стратегическим развитием морских портов вместе с сопутствующими им логистическими центрами и железнодорожным терминалами, расположенными в глубине страны с целью образования региональных, национальных и европейских сетей, при этом, приоритетные проекты TEN должны быть объединены и дополнены, создавая, таким образом, базовую сеть.

- Конкуренция между портами и многочисленные, различные требования, стоящие перед транспортной экономикой принуждают отдельные порты к содействию, с учетом их особых полномочий и способностей.
- При формировании базовой сети TEN-T большую роль должна играть европейская концепция морских магистральных путей (MoS). Одновременно, она должна учитывать создание новых морских магистралей в бассейне Балтийского Моря – и в системе меридианов, и в системе параллелей - целью которых была бы разгрузка автотранспорта.
- Морские и континентальные порты и их связи с базой в глубине страны требуют дальнейшего расширения, так, чтобы через дальновидные инвестиции соответствовать требованиям предполагаемого роста потребности в морском транспорте. Улучшение связи портов с континентальной базой поддерживается, в частности, через модернизацию автодорог, железнодорожных линий и путей речного судоходства. В этом контексте признается необходимым, учет Европейским Союзом эти потребности при формировании своих политик и новых программ поддержки.
- Форум региональных парламентов Южной Балтики поддерживает требование польской стороны, относящееся к децентрализации управления польскими портами с целью укрепления регионального развития.
- Следует развивать стандартные технологии оформления судов, перегрузочные и складские технологии, приспособленные к приоритетам портов Балтийского моря. Особую роль играет, при этом, применение технологии идентификации и локализации размещения при контейнерном транспорте, перевозках типа го-го и мелкогрузных перевозках. Применение современных систем обмена информацией позволяет создать оптимальные логистические цепи между портами, железнодорожными линиями и судами речного и морского судоходства.
- В отношении связей портов с регионами, расположенными в глубине континента, следует стремиться к максимализации использования транспортных средств благоприятных для окружающей среды, таких как железнодорожный транспорт и речное судоходство. В настоящем контексте важную транспортную и туристическую роль сыграет, в частности, ревитализация международного морского пути E70 вместе с благоустройством Вислинского Залива. Это имеет особо большое значение для морских и ганзейских традиций и будущего Эльблонга, как ганзейского года и является условием свободного судоходства через Балтийский Пролив для судов всех стран.
- Чтобы эффективно перестроить Балтийское Море в модельный морской регион до 2015, следует, путем принятия общих инициатив на международном и европейском уровне, стремиться к уменьшению обременения окружающей среды в портах, в том числе, путем возможности обеспечения судов, стоящих на причале в портах, электроэнергией с суши.

- В контексте использования различных средств транспорта следует, в частности, учитывая резолюцию ИМО от 2005 года «О постепенном сокращении допускаемого числа эмиссии окисей серы судами на Балтийском Море» - предотвращать образование условий для деформирования конкуренции, которое может привести к передвижению грузоперевозок на автодорожный транспорт.
- Существующая и планируемая сеть водных путей позволяет передвинуть значительно большее количество грузоперевозок на речные суда. Чтобы соответствовать тенденции к использованию больших судов речного транспорта, в случае небольшой глубины транзитных путей и низких мостов, необходимым является развитие нового поколения инновационных и эластичных судов, которые, опираясь на модульный принцип, смогут быть адаптированными, согласно актуальным потребностям, в зависимости от различных водных путей и перевозимого груза.

2. Морское пространственное планирование и комплексное управление прибрежными зонами

- Регионы побережья быстро и чутко реагируют на изменения окружающей среды, и естественные, и вызванные деятельностью человека (напр. эрозия и транспортировка шлама, потепление воды, введение новых организмов через воду-балласт, аквакультуру). От научных исследований, проводившихся над экосистемами, ожидается указания такого направления устойчивого развития побережья, которое будет учитывать интересы окружающей среды и человека.
- Инструмент, каковым является „Maritime Spatial Planning - MSP“, оправдал себя в области минимизации существующих конфликтов в области использования морской акватории через введение законодательных урегулирований.
- Свободные морские пути и по возможности неограниченный доступ портов к судоходным водам являются основными условиями конкурентоспособности портов. При планировании освоения пространства морских акваторий следует учесть конкурентные методы ее использования и создавать из них единые комплексные концепции, так, чтобы учитывались интересы сопредельных регионов, а доступ к портам со стороны моря не ухудшался без согласования с заинтересованными регионами.
- В данном контексте морское пространственное планирование и комплексное управление прибрежными зонами должны быть связанными друг с другом, что позволит разрешать конфликты интересов, относящихся также к береговой зоне. Пространственное планирование, входящее в полномочия центральных властей, и региональное управление прибрежной зоной следует объединить в одно целое с целью лучшего их согласования и координации.

- Учитывая вышесказанное, комплексное управление прибрежной зоной должно на всей территории Южной Балтики относиться к местным и региональным полномочиям.
- На основании комплексного управления прибрежной зоной следует стремиться к заключению добровольных соглашений, которые станут обязывающими на основании дву- и многосторонних договоров между заинтересованными субъектами, при этом, прежде всего, следует учесть требования в области особо охраняемых (НАТУРА-2000, директива по расселению, птичья директива ит.п.).

3. Региональное развитие и охрана окружающей среды

- Путем объединения конкурентоспособности и устойчивой деятельности зона Южной Балтики имеет шансы разработки новых импульсов для морского транспорта. Дальнейшее развитие паромного транспорта и рейсового туристического судоходства, а также развитие приводных технологий создают новые шансы развития.
- Паромный туризм и рейсовое туристическое судоходство стали, благодаря своему большому потенциалу роста, сильной опорой для всего туризма, который следует укреплять через создание партнерскими регионами привлекательного предложения и общих маркетинговых концепций для целого бассейна Балтийского Моря. Эти возможности относятся также к развитию яхтинга на прибрежных водах.
- С целью обеспечить поставки рыбы на должном уровне и при сохранении ценового уровня, не ограничивающего этого спроса, следует предпринять меры против излишнего улова. В связи с этим следует стремиться к благоприятному окружающей среде и сбалансированному производству рыбы с помощью аквакультур.
- Следует ограничить количество отходов, а также разрабатывать долгосрочные и сбалансированные стратегии в области уборки и утилизации отходов и их применения в качестве энергоносителей, с учетом всех экономических, экологических и социальных аспектов, а также требований, вытекающих из законодательных урегулирований ЕС.
- Сотрудничество в регионе Южной Балтики должно также охватывать мероприятия в области охраны от шума и охраны воздуха. В связи с этим, следует стремиться к созданию платформы обмена информацией на тему, относящуюся к *Action Plans* вместе с каталогом *Best Practices* в области программ исправления с целью охраны здоровья и улучшения качества окружающей среды.

III.

Форум региональных парламентов Южной Балтики единогласно высказывается за укрепление и продолжение идеи поиска совместных целей и приоритетов для Региона Южной Балтики.

Форум региональных парламентов Южной Балтики принимает предложение Сеймика Поморского воеводства на проведение IX Форума региональных парламентов Южной Балтики во время Европейских дней моря - 20 - 21.05.2011г. - в Гданьске.

Эльблонг, 23 мая 2010 г.

Парламент Свободного Ганзейского города Гамбург
Барбара дуден, 1-й вице-спикер

Калининградская областная Дума
Константин Поляков, 1-й вице-спикер

**Парламент Федеральной земли
Мекленбург-Западная Померания**
Ренате Хольцнагель, 1-й вице-спикер

Западно-Поморский Воеводсткий Сейм
Зигмунт Дзевгуч, 1-й вице-маршал сейма

Парламент Федеральной земли Шлезвиг-Гольштейн
Бернд Фосс, Председатель комитета по Европейским делам

Поморский Воеводский Сейм
Ханна Зых-Цисонь, 1-й вице-маршал сейма

Варминьско-Мазурский Воеводский Сейм
Юлиан Осецки, маршал сейма

**Attachment
(unofficial translation)**

**Resolution
of the
8th Southern Baltic Sea Parliamentary Forum
held on 21st-23rd May 2010 in Elblag**

“Sustainable Development of the Baltic Sea Living Space“

On its annual conference held on 21st-23rd May 2010 in Elblag the 8th Southern Baltic Sea Parliamentary Forum discussed about how to improve and further develop in harmony with nature and environment the living conditions in the Provinces of Warmia-Masuria, Pomerania and West Pomerania, in Mecklenburg-Western Pomerania, Hamburg, Schleswig-Holstein and in the Kaliningrad Oblast, involving also Scania. The topics

- Infrastructure and Traffic Development,
- Maritime Spatial Planning and Integrated Coastal Zone Management,
- Regional Development and Environment

were analysed and discussed in working group meetings with experts from all regions on 4th-6th November 2009 in Olsztyn, on 21st-23rd February 2010 in Kadyny, on 24th-26th March 2010 in Hamburg and on 21st-23rd April 2010 in Kiel.

After hearing the experts and the statements of the regions involved it was decided as follows:

I.

The Southern Baltic Sea Parliamentary Forum

welcomes

- the “Green Paper TEN-T: A policy review towards a better integrated Transeuropean Transport Network at the service of the common transport policy”, which in view of EU enlargement and the growing significance of climate policy and environmental protection aims at a substantial review and update of the TEN-T guidelines;
- and favours a two-layer structure with a comprehensive network and a core network comprising a geographically defined priority net and a conceptual pillar;

reached consensus that

EU guidelines will be implemented quickly and that shortcomings in the implementation will be reduced;

claims that

- the transport policy of the European Union should also take into account the aspect of executing transports with minimal use of resources, following the principle of executing transports in the most environmentally favourable way;
- the construction or expansion of cross-border sections of the TEN-T networks should be facilitated by appropriate European incentive and coordination mechanisms;
- the priority network should consist of multimodal axes which should be connected to the Motorways of the Sea (inter alia sea and inland ports) via junctions, in order to facilitate high-frequency multimodal transports;
- in order to enhance the spatial development a network should be created
 - a) between the corridors – Motorways of the Sea – and the West-East axes, and
 - b) from the axes to the centres of increased traffic,
 - c) including the development of roads, railways and inland waterways according to the volume of traffic to be expected;

considers it is necessary that

- the “SoNorA“ project be supported, which lays the foundation for the development of a multimodal network of transport connections from the Adriatic to the Baltic Sea and contributes to the maximum use of the transport network and of the economic and social potential of the southern Baltic Sea;
- efficient networking both between the corridors and all centres of increased traffic should be established. The centres of increased traffic do not necessarily have to be located on the main axes. Rather the main axes must be accessible, the traffic flows have to be channelled and the further development of direct connections to the ports of the southern Baltic Sea has to be ensured (peripheral development of the states bordering the Baltic Sea through correspondingly efficient trans-European land corridors);
- the Trans-European Transport Tetwork (TEN-T) be supplemented by an East-West corridor in the southern Baltic Sea region (Via and Rail Hanseatica - Szczecin, Gdansk, Elblag, Kaliningrad and Olsztyn, Suwalki, Kaunas, Riga and Tallinn);

- the following criteria be taken into account regarding the development of the transport policy of the European Union:
 - the use of existing routes to the greatest possible extent by expanding and interlinking them,
 - interlinking the different TEN-corridors in a broad area while ensuring sufficient reserves of capacity on the routes and at the transport junctions, in order to allow efficient transport of the goods,
 - realisation of the concepts “green corridors“ and “co-modality“;
- environmentally friendly projects be given preference;

attends

the further work of the Commission in view of the presentation envisaged for end of 2010/beginning of 2011 of the legislative proposals for the revision of the TEN-T guidelines, with the aim of taking into account in a balanced way the different interests of the regions of the southern Baltic Sea.

II.

The Southern Baltic Sea Parliamentary Forum recommends developing the southern Baltic region in terms of infrastructure and transport development, maritime spatial planning and integrated coastal zone management as well as regional policy and environment, in accordance with the following guidelines:

1. Infrastructure and transport development

- In view of the very globally-oriented market of maritime transport logistics - more than 90 per cent of the goods traded worldwide are being transported at sea - the Southern Baltic Sea Parliamentary Forum supports a strategic development of the sea ports and their hinterland connections to logistic centres and rail terminals with the aim of a regional, national and European network; in doing so, the priority TEN-projects should be interlinked, gaps being closed, and combined together in one core network.
- Competition between the ports and a multitude of different requirements of the transport industry make it necessary for the different ports with their special competencies to cooperate with each other.
- The EU-concept Motorways of the Sea (MoS) should be accorded more importance in creating a TEN core network. In addition, the creation of additional Motorways of the Sea in the Baltic region - in east-west and in north-south direction - should be taken into account, in order to relieve the road transport.

- The capacity of the maritime and inland ports and their hinterland connections has to be expanded, in order to take into account the predicted further growth of ship traffic by future-oriented investments. Strengthening the hinterland connections will focus mainly on the further extension of railways, but also of inland waterways and roads. In this respect it is deemed necessary for the European Union to particularly consider this aim in the development of its new funding guidelines.
- The Southern Baltic Sea Parliamentary Forum supports the Polish demand of decentralising the management of the Polish ports in order to promote the regional development.
- Technologies for the clearance of vessels and for the handling and storage of cargo need to be developed, if possible in a standardised way, tailored specifically to the requirements of the Baltic ports. Here, an important role has to be played by the application of identification and positioning technologies in the container, RoRo and general cargo traffic. The use of modern systems for the exchange of information allows the optimisation of the logistics chains between ports, railway, inland waterway vessels, feeder ships and their in- and out-feed.
- In the area of the hinterland connections of ports, the percentage of road transport has to be reduced as much as possible, redirecting the cargo to the environmentally friendly transport by train and inland waterway vessels. In this context among other aspects the revitalisation of the international waterway E70 and the management of the Vistula Lagoon are attributed an important role for the development of tourism and transport. This is of particular importance for the maritime tradition and future of Elblag as a Hanseatic city and requires free passage through the Pilawska Strait for vessels of all nations.
- In order to transform the Baltic Sea by 2015 into a successful maritime model region, the reduction of environmental pollution in the ports has to be promoted in joint initiatives on an international and on a European level, e.g. by offering the voluntary use of shoreline power supply.
- Regarding the use of different transport modes, competitive distortions leading to a shift towards road transport - particularly with respect to the IMO decision of 2005 to gradually reduce the limit of sulphur oxides emissions of vessels in the Baltic - are to be avoided.
- The existing and planned network of inland waterways allows considerably more transports to be shifted to inland vessels. In order to respond to the trend towards a bigger inland vessel that navigates in shallow water and copes with low bridges an innovative and flexible generation of inland vessels is needed, which can be adapted to the respective waterways and cargos.

2. Maritime Spatial Planning and Integrated Coastal Zone Management

- Coastal regions have a quick and sensitive response on environmental changes (e. g. erosion and sediment transport, warming of the water, introduction of new organisms through ballast water, aquaculture), be they natural or caused by man. Ecosystem research is supposed to draw up guidelines for a sustainable development of the coastal regions that meet both the requirements of nature and of man.
- The instrument of “Maritime Spatial Planning - MSP“ has proved helpful to minimise conflicts of use as far as possible by means of binding rules.
- Unrestricted sea routes and access to navigable water with as few restrictions as possible are fundamental conditions governing location for the competitiveness of ports. Maritime spatial planning has to bring together different users’ competing interests and bring about an integrated concept in such a way that the interests of neighbouring regions are taken into account and that access to the ports from the sea without consulting the interested regions will not be deteriorated.
- Against this background, Maritime Spatial Planning and Integrated Coastal Zone Management (ICZM) have to be interlinked in a holistic way, in order to resolve conflicts of interest also in the terrestrial Area. Spatial planning underlying national regulations and regional coastal zone management are to be interlinked in a holistic manner to ensure consultation and coordination. For this purpose the ICZM in the entire southern Baltic region should be a local and regional competence.
- Based on the ICZM, voluntary agreements should be aimed at which become binding character between the actors concerned on the basis of bi- or multilateral agreements. In this context particularly those requirements should be considered which deal with protected areas (NATURA 2000, Birds Directive and others).

3. Regional development and environment

- The Baltic Sea region has the chance to give new impulses to maritime traffic by interlinking competitiveness and sustainability. The further development of ferry traffic, cruise tourism and of modern and sustainable propulsion technologies offers new opportunities.
- Thanks to the current growth potential, ferry and cruise tourism constitutes an important pillar of tourist industry. In order to further strengthen and develop this status, attractive offers should be made from the land side and joint marketing concepts of the entire Baltic Sea region should be developed. There is also a great potential for yachting in coastal waters since this area is still at the stage of development.

- In order to guarantee sufficient supply with fish for the population at reasonable prices, measures have to be taken against over-harvesting of fish stocks. Moreover, fish production in aquaculture-farms in an environmentally, species-appropriate and sustainable way is to be aimed for.
- Waste should, as far as possible, be avoided. For the recycling, the recovery of energy out of waste, for the elimination of waste and for the use of the so gained energy a long-term and sustainable strategy is to be developed. It should consider economic, ecological and social aspects and take into account EU legal standards.
- Co-operation of the southern Baltic regions should also include environment policy measures, for example in the fields of noise control and prevention of air pollution. In this context the establishment of an internet platform should be targeted for the exchange of action plans, including examples of best practice in the area of remediation programmes for health protection and a better environmental quality.

III.

The Southern Baltic Sea Parliamentary Forum agrees to further strengthen and develop the idea of finding common characteristics and priorities for the Baltic Sea region.

The Southern Baltic Sea Parliamentary Forum accepts the invitation by the Parliament of the Province of Pomerania to host the 9th Forum on 20th-21st May 2011, on the occasion of the European Maritime Day, in Gdansk.

Elblag, 23rd May 2010

Parliament of the Free and Hanseatic City of Hamburg
Barbara Duden, 1st Vicepresident

Regional Duma of Kaliningrad
Konstantin Polyakov, 1st Vicepresident

Land Parliament Mecklenburg-Western Pomerania
Renate Holznagel, 1st Vicepresident

Parliament of the Province of Western Pomerania
Zygmunt Dziewguć, 1st Vice-Chairman

Land Parliament of Schleswig-Holstein
Bernd Voß, Chairman of the Committee on European Affairs

Parliament of the Province of Pomerania
Hanna Zych-Cisoń, 1st Vice-Chairlady

Parliament of the Province of Warmia-Masuria
Julian Osiecki, Chairman