

# Ostseeraumprogramm 2014 – 2020

Auszüge aus dem Kooperationsprogramm

Informelle deutsche Übersetzung von Teilen der Kapitel 1 und 2  
des Interreg Baltic Sea Region Cooperation Programme

Im Zweifel gültig ist die englische Fassung!

Februar 2016

Übersetzung des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)



## Inhalt

Programmprioritäten .....	5
Spezifisches Ziel 1.1 „Forschungs- und Innovationsinfrastruktur“: .....	9
Spezifisches Ziel 1.2 „Intelligente Spezialisierung“ .....	11
Spezifisches Ziel 1.3 „Nichttechnologische Innovationen“ .....	12
Spezifisches Ziel 2.1 „Gewässerreinigung“ .....	14
Spezifisches Ziel 2.2 „Erneuerbare Energien“ .....	17
Spezifisches Ziel 2.3 „Energieeffizienz“ .....	18
Spezifisches Ziel 2.4 „Ressourceneffizientes ‚Blaues Wachstum‘“ .....	20
Spezifisches Ziel 3.1 „Interoperabilität im Güter- und Personenverkehr“ .....	21
Spezifisches Ziel 3.2 „Erreichbarkeit peripherer und vom demographischen Wandel betroffener Regionen“ .....	24
Spezifisches Ziel 3.3 „Maritime Sicherheit“ .....	25
Spezifisches Ziel 3.4 „Umweltfreundlicher Seeverkehr“ .....	26
Spezifisches Ziel 3.5 „Umweltfreundlicher Stadtverkehr“ .....	28
Spezifisches Ziel 4.1 „Vorbereitung von Schlüssel-Projekten“ .....	29
Spezifisches Ziel 4.2 „Koordination der makroregionalen Zusammenarbeit“ .....	30



## Programmprioritäten

Gemäß der oben aufgeführten wichtigsten transnationalen Herausforderungen und Chancen wurden vier Prioritätsachsen formuliert, die im folgenden vorgestellt werden. Die zu finanzierenden Maßnahmen, deren erwarteter Beitrag zu den jeweiligen spezifischen Zielen sowie dazugehörige Ergebnis- und Outputindikatoren werden in Kapitel 2 beschrieben.

**Priorität 1 „Innovationsfähigkeit“** (gemäß Artikel 9 der Verordnung (EU) 1303/2013, thematisches Ziel 1: Stärkung von Forschung, technologischer Entwicklung und Innovation)

Priorität 1 „Innovationsfähigkeit“ widmet sich Maßnahmen zur Stärkung der Fähigkeit des Ostseeraums, Innovationen zu durchzuführen und zu vermarkten. Ziel ist es, einen Rahmen für Innovationen zu fördern, der insofern auf Komplementarität in einer vielfältigen Region setzt, dass neue intelligente Kombinationen von Kompetenzen und Stärken ihr volles Potential entfalten. Im Rahmen der Priorität wird die Erprobung neuer Ansätze und Lösungen durch Pilotmaßnahmen in Bereichen gefördert, die für den Ostseeraum von Bedeutung sind und gesellschaftliche Herausforderungen mit sich bringen. Angesichts der Tatsache, dass sich zahlreiche andere Prozesse und Programme mit Innovationsförderung und der dazugehörigen Infrastruktur beschäftigen, sollten Projekte, die im Rahmen dieser Priorität gefördert werden, die transnationale Zusammenarbeit im Ostseeraum zum Ziel haben. Ihre Aktivitäten werden durch Maßnahmen, die im Rahmen anderer, z. B. nationaler Programme gefördert werden, ergänzt.

Ein spezielles Thema dieser Priorität ist die vollständige Nutzung der bestehenden und geplanten Forschungs- und Innovationsinfrastruktur. Angesichts der diversen Bedürfnisse und Stärken der Region ist die Förderung des Kapazitätsaufbaus intelligenter Spezialisierungsstrategien und deren Umsetzung, z. B. im Rahmen von Test- und Pilotaktivitäten, ein weiteres Thema. Vor allem aber bietet die Priorität die Möglichkeit zur Förderung nichttechnologischer Innovationen. Mit ihrem Schwerpunkt „Innovationsfähigkeit“ unterstützt sie den öffentlichen Sektor als Innovationsmotor sowie Innovationen bei KMUs.

### **Spezifische Ziele der Priorität 1:**

- Spezifisches Ziel 1.1 „Forschungs- und Innovationsinfrastrukturen“: Bessere Vermarktung von Innovationen aufgrund einer verbesserten Forschungs- und Innovationsinfrastruktur und deren Nutzung
- Spezifisches Ziel 1.2 „Intelligente Spezialisierung“: Bessere Wachstumsmöglichkeiten aufgrund einer vermehrten Anwendung des intelligenten Spezialisierungsansatzes durch Innovationsakteure
- Spezifisches Ziel 1.3 „Nichttechnologische Innovationen“: Förderung nichttechnologischer Innovationen im Ostseeraum durch eine erhöhte Anzahl von Innovationsakteuren

**Priorität 2 „Effizientes Management natürlicher Ressourcen“** (gemäß Artikel 9 der Verordnung (EU) 1303/2013, thematisches Ziel 6: Erhaltung und Schutz der Umwelt sowie Förderung der Ressourceneffizienz)

Im Mittelpunkt der Priorität 2 „Effizientes Management natürlicher Ressourcen“ stehen eine verringerte Wasserverschmutzung im Ostseeraum und ein ressourceneffizientes Wachstum,

insbesondere eine nachhaltige Erzeugung und Nutzung erneuerbarer Energiequellen, Energieeffizienz und ein ressourceneffizientes blaues Wachstum.

Durch eine transnationale Zusammenarbeit im Rahmen der Priorität werden die Wassermanagementkapazitäten von Behörden und Unternehmen verbessert. Außerdem sollen sie bei der Entwicklung integrierter Ansätze unterstützt werden, welche die Nährstoffbelastung sowie die Ableitung gefährlicher Substanzen in die Ostsee und regionale Binnengewässer verringern helfen. Die Priorität fördert die Nutzung diverser Errungenschaften in diesem Bereich, um die Umsetzung gemeinsamer Umweltprioritäten auf der Grundlage der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie und der Wasserrahmenrichtlinie vorantreiben zu können. Außerdem soll sie die Erprobung diverser innovativer Wassermanagementoptionen in verschiedenen Wirtschaftsbereichen und deren praktische Anwendung in der Region unterstützen.

Wichtig im Rahmen der Priorität ist die Stärkung der regionalen Energieleistung. Dazu soll die Entwicklung und Anwendung von Governance- und Finanzierungsmodellen vorangetrieben sowie technologische Optionen zur Erzeugung und Versorgung mit erneuerbaren Energiequellen und zur Verbesserung der Energieeffizienz gefördert werden. Durch ortsbezogene Ansätze in diesem Bereich könnten regionale Wirtschaftspotentiale genutzt und so zur Regionalentwicklung, insbesondere dem Energieangebot, beitragen.

Nicht zuletzt soll im Rahmen der Priorität auch ein nachhaltiges und ressourceneffizientes blaues Wachstum im Ostseeraum gefördert werden. Im Mittelpunkt stehen dabei traditionelle (z. B. Meeres- und Küstentourismus) und neue (z. B. Aquakultur, Muschelzucht, blaue Biotechnologie) Wirtschaftszweige. Die Nutzung nachhaltiger Optionen ist für alle maritimen Aktivitäten zu gewährleisten, um die Belastung der Meeresumwelt als Folge von Aktivitäten der Blue Economy zu verringern. Außerdem sollen so Interessenskonflikte bei der Nutzung von Meeresressourcen, auf politischer Ebene insbesondere durch die Anwendung der integrierten Meerespolitik, verringert werden.

#### **Spezifische Ziele der Priorität 2:**

- Spezifisches Ziel 2.1 „Gewässerreinigung“: Steigerung der Effizienz des Wassermanagements, um den Zufluss von Nährstoffen und den Abfluss gefährlicher Substanzen in die Ostsee und in regionale Gewässer zu verringern, indem die Kapazitäten öffentlicher und privater Akteure im Bereich der Wasserqualität erhöht werden
- Spezifisches Ziel 2.2 „Erneuerbare Energien“: Erhöhung der Erzeugung nachhaltiger erneuerbarer Energiequellen, indem die Kapazitäten öffentlicher und privater Akteure im Bereich Energieplanung und -angebot erhöht werden
- Spezifisches Ziel 2.3 „Energieeffizienz“: Erhöhung der Energieeffizienz, indem die Kapazitäten öffentlicher und privater Akteure im Bereich der Energieplanung erhöht werden
- Spezifisches Ziel 2.4 „Ressourceneffizientes blaues Wachstum“: Förderung eines nachhaltigen und ressourceneffizienten blauen Wachstums, indem die Kapazitäten von Behörden und Unternehmen für Aktivitäten im Bereich der „Blue Economy“ erhöht werden

**Priorität 3 „Nachhaltiger Verkehr“** (gemäß Artikel 9 der Verordnung (EU) 1303/2013, thematisches Ziel 7: Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr und Beseitigung von Engpässen bei wichtigen Netzinfrastrukturen)

Im Mittelpunkt der Priorität 3 „Nachhaltiger Verkehr“ steht eine bessere Anbindung sekundärer und tertiärer Verkehrsnetze und -knoten im Ostseeraum an Kernverkehrsnetze gemäß der Definitionen der TEN-V und der „Northern Dimension Partnership on Transport and Logistics“. Diese schließen auch die Verkehrsachsen in den Partnerstaaten Weißrussland, Russland und Norwegen mit ein.

Weiterhin zielt die Priorität darauf ab, das Umweltbewusstsein für die Verkehrssysteme des Ostseeraums zu stärken. Dies könnte geschehen, indem die Interoperabilität der verschiedenen Verkehrsträger verbessert wird und bestehende Verkehrskapazitäten über multimodale Verkehrsketten noch effizienter genutzt werden. Ein weiterer Aspekt ist die effizientere Nutzung von Verkehrsinfrastruktur und -korridoren durch eine innovative Förderung von Verkehrskorridoren.

Ein weiteres Ziel der Priorität ist die Verbesserung der Erreichbarkeit entfernter Gebiete, die mangelhaft an Stadt-, Verwaltungs- und Wirtschaftszentren angebunden sind, sowie der Erreichbarkeit von Gebieten, die vom demografischen Wandel betroffen sind.

Aufgrund der Bedeutung des Seeverkehrs für die Wettbewerbsfähigkeit und Umwelt der Ostseeegion beschäftigt sich ein Teil der Priorität mit maritimen Fragen. Generell konzentriert sie sich nicht nur auf die Verbesserung von Verkehrsdienstleistungen, sondern auch auf Sicherheitsmaßnahmen und den Umweltschutz.

Weiterhin spielen Städte und städtische Gebiete eine entscheidende Rolle beim Übergang in eine CO<sub>2</sub>-reduzierte Gesellschaft. Daher liegt ein weiterer Schwerpunkt der Priorität auf den städtischen Gebieten des Ostseeraums. Ziel ist eine umweltfreundlichere Mobilität, indem Städte die Infrastruktur städtischer Gebiete übernehmen, multimodale Verkehrssysteme schaffen und ihre Strategien zur Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes ändern.

#### **Spezifische Ziele der Priorität 3:**

- Spezifisches Ziel 3.1 „Interoperabilität im Güter- und Personenverkehr: Verbesserung der Interoperabilität im Güter- und Personenverkehr bei Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen durch Erhöhung der Kapazitäten von Verkehrsakteuren
- Spezifisches Ziel 3.2 „Erreichbarkeit peripherer und vom demographischen Wandel betroffener Regionen“: Verbesserung der Erreichbarkeit abgelegener Gebiete und von Regionen, deren Erreichbarkeit vom demographischen Wandel beeinträchtigt wird, indem die Kapazitäten von Verkehrsakteuren erhöht werden
- Spezifisches Ziel 3.3 „Maritime Sicherheit“: Erhöhung der maritimen Sicherheit durch Erhöhung der Kapazitäten maritimer Akteure
- Spezifisches Ziel 3.4 „Umweltfreundlicher Seeverkehr“: Förderung eines sauberen Schiffverkehrs durch Erhöhung der Kapazitäten maritimer Akteure
- Spezifisches Ziel 3.5 „Umweltfreundlicher Stadtverkehr“: Förderung umweltfreundlicher Verkehrssysteme in städtischen Gebieten durch Erhöhung der Kapazitäten städtischer Verkehrsakteure

#### **Priorität 4 „Institutionelle Kapazitäten zur Förderung der makroregionalen Zusammenarbeit“**

(gemäß Artikel 9 der Verordnung (EU) 1303/2013, thematisches Ziel 11: Verbesserung der institutionellen Kapazitäten von öffentlichen Behörden und Interessenträgern und Sicherung einer effizienten öffentlichen Verwaltung)

Im Mittelpunkt von Priorität 4 „Institutionelle Kapazitäten zur Förderung der makroregionalen Zusammenarbeit“ stehen Maßnahmen zur Förderung der Umsetzung der EU-Ostseestrategie sowie Maßnahmen zur Förderung der Umsetzung gemeinsamer Prioritäten der EU-Ostseestrategie und regionaler Strategien der Partnerstaaten.

Sie unterstützt die Erarbeitung neuer Initiativen, welche die Umsetzung eines Politikbereiches oder einer Querschnittsmaßnahme der EU-Ostseestrategie bzw. gemeinsame Prioritäten mit den Partnerstaaten fördern. Dazu wird „Seed Money“ aus verschiedenen Förderquellen der Region zur Verfügung gestellt, das die Vorbereitung von Anträgen zur Förderung strategisch wichtiger Projekte finanzieren soll.

Priorität 4 soll auch „policy area coordinators (PACs)“ (Koordinatoren von Politikbereichen), „horizontal action coordinators (HACs)“ (Koordinatoren von Querschnittsmaßnahmen) und „National Coordinators (NCs)“ (nationale Koordinatoren) bei der Koordinierung transnationaler Aktivitäten und bei der Erreichung der Ziele der EU-Ostseestrategie unterstützen. Weiterhin stellt das Programm eine Kofinanzierung für allgemeine Unterstützungs- und Kommunikationsaktivitäten bereit, die der Umsetzung der Strategie dienen.

Ein besonderer Schwerpunkt der Priorität ist die Einbindung der Partnerstaaten und die Verknüpfung der EU-Ostseestrategie mit den Strategien der Partnerstaaten.

#### **Spezifische Ziele der Priorität 4:**

- Spezifisches Ziel 4.1 „Vorbereitung von Schlüssel-Projekten“: Erhöhung der Kapazitäten für eine transnationale Zusammenarbeit, welche die Umsetzung der EU-Ostseestrategie und die Erarbeitung gemeinsamer Prioritäten mit den Partnerstaaten fördert
- Spezifisches Ziel 4.2 „Koordination der makroregionalen Zusammenarbeit“: Erhöhung der Kapazitäten öffentlicher Einrichtungen und von Ostseeorganisationen für eine Umsetzung der EU-Ostseestrategie und gemeinsamer Prioritäten mit den Partnerstaaten auf transnationaler Ebene



## **Spezifisches Ziel 1.1 „Forschungs- und Innovationsinfrastruktur“:**

### **Bessere Vermarktung von Innovationen auf der Grundlage einer verbesserten Forschungs- und Innovationsinfrastruktur und deren Nutzung**

Im Ostseeraum findet sich eine große Bandbreite an Forschungs- und Innovationsinfrastrukturen (z. B. großräumige Forschungsinstrumente, Testbedanlagen, Datenbanken, biologische Archive, Reinräume, schnelle Kommunikationsnetze, Technologie- und Innovationszentren, Cluster, Technologie- und Wissenschaftsparks, Technologieinkubatoren und weitere Organisationen). Die Infrastruktur ist jedoch nicht gleichmäßig verteilt bzw. angebunden und wird nicht optimal genutzt. Es fehlt ein Koordinationsrahmen, der eine bessere Verwaltung der Infrastrukturen ermöglicht. Eine solche Verwaltung sollte folgendes beinhalten: eine Bewertung der Bedürfnisse von Nutzern, eine optimalere Nutzung von Infrastrukturen, die Vernetzung von Forschungseinrichtungen im Ostseeraum mit anderen EU-Mitgliedstaaten und Nichtmitgliedstaaten.

Es gibt somit ein erhebliches Potential an gemeinsamen transnationalen Maßnahmen, die die Governance von Forschungs- und Innovationsinfrastrukturen verbessern sollen. Diese Maßnahmen sollten

- die Nachhaltigkeit von Ressourcen gewährleisten,
- eine optimalere Nutzung von Ressourcen gewährleisten
- den Datenaustausch fördern und
- die Umsetzung von Forschungsergebnissen in die Praxis fördern.

Im Rahmen dieses spezifischen Ziels soll das Programm daher die Fähigkeit von Forschungs- und Innovationsinfrastrukturen verbessern, eigene Ressourcen effizient zu verwalten und Ergebnisse auf der Basis diverser Ressourcen und Kapazitäten in verschiedenen Regionen/Ländern zu liefern. Außerdem soll das Programm die Fähigkeit von Infrastrukturen verbessern, externe Nutzer anzuziehen und eine externe Finanzierung zu sichern, sowie deren Aktivitäten mit anderen Forschungs- und Innovationsinfrastrukturen abzustimmen.

Um die transnationalen Verknüpfung zwischen Infrastrukturen und ihren Nutzern zu verbessern und eine bessere Vermarktung von Forschungsergebnissen zu erreichen, betont die oben genannte Investitionspriorität die Rolle der Privatwirtschaft. Eine Beteiligung unterschiedlicher Unternehmensformen (insbesondere KMUs) soll gefördert werden, z. B. die Beteiligung von Nutzern von Forschungs- und Innovationsinfrastrukturen an der Erprobung, Umsetzung und Bewertung von Aktivitäten. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf Unternehmen und deren Bereitstellung von Wissen bei der frühzeitigen Planung und Definition von Infrastrukturen. Die Optimierung von Forschungs- und Innovationsinfrastrukturen hängt weitestgehend von eigenen Marketingmaßnahmen ab. Diese wenden sich an mögliche Nutzer, insbesondere Entwickler von Produkten, die eine bedeutende Nachfrage sowie wichtige gesellschaftliche Bedürfnisse decken. Das Programm versucht stets, die Perspektive der Nutzer in die Bewertung von Anforderungen hinsichtlich spezifischer Güter, Dienstleistungen usw. miteinzubeziehen. Gleichzeitig soll durch Maßnahmen zum Kapazitätsaufbau im öffentlichen Sektor und Erzeugung eines spezifischen Innovationsbedarfs der Bedarf an nachfrageorientierter Forschung gedeckt werden.

Um der Gefahr entgegenzuwirken, dass Forschungs- und Innovationsinfrastrukturen aufgrund der schnellen technologischen und nichttechnologischen Entwicklung und sich verändernder Bedürfnisse

von Akteuren überflüssig werden, soll das Programm das Monitoring und die Bewertung dieser Infrastrukturen unterstützen.

Ein besonderer Schwerpunkt wird dabei auf Projekte gelegt, welche Forschungs- und Innovationsinfrastrukturen fördern, die zur Entwicklung wichtiger Wirtschaftszweige im Ostseeraum beitragen. Zu diesen Zweigen gehören IKT, Agrar- und Nahrungsmittelindustrie, Gesundheitswesen/Wellnessbereich, Biotechnologie, Cleantech, (erneuerbare) Energien, fortgeschrittene Werkstoffe, Meeresindustrie und andere. Innovations- und Forschungsinfrastrukturen sollten aber als Antwort auf gesellschaftliche Veränderungen gesehen werden, die durch Klimawandel, CO<sub>2</sub>-reduzierte Wirtschaft, Lebensmittelgarantie und Überalterung verursacht werden und zu sektorübergreifender Zusammenarbeit und Lösungen führen. Die Einbindung nicht gewinnorientierter Organisationen und die Nutzung ihres Know-hows sind dabei ebenfalls zu berücksichtigen.

#### **Beispiele für Maßnahmen:**

- Ermittlung der Herausforderungen, die sich bei der Verwaltung von Forschungs- und Innovationsinfrastrukturen ergeben, dann Vorbereitung gemeinsamer Trainingsprogramme für Infrastrukturbetreiber, Entwicklung von Mechanismen, welche eine kosteneffiziente Nutzung von Ressourcen sowie die bestmögliche Nutzung von Forschungsergebnissen gewährleisten;
- Bestimmung und Verbesserung der Rollen diverser Akteure (einschließlich des öffentlichen Sektors) bei der Entwicklung von Forschungsinfrastrukturen sowie Schaffung von Strukturen zum Monitoring und zur Einschätzung der Nachfrage nach spezifischen Forschungskapazitäten;
- Entwicklung von Anreiz- und Förderprogrammen, um das Zusammenwirken zwischen Anbietern von Forschungs- und Innovationsinfrastrukturen, dem öffentlichen Sektor als Innovationsmotor und Nutzer sowie anderen Nutzergruppen einschließlich Unternehmen (insbesondere KMUs) zu verbessern, vor allem um kostensparende Programme für KMUs in ostseeraumrelevanten Bereichen zu erforschen und umzusetzen;
- Optimierung von Testbedfunktion und –synergien, z. B. indem gemeinsame Tests in Testbedeinrichtungen mit der Absicht durchgeführt werden, Best Practices bei der Nutzung solcher Infrastrukturen zu definieren, zu integrieren und zu fördern oder um die Potentiale verschiedener Testbedeinrichtungen zu kombinieren und gemeinsame Praktiken zu entwickeln;
- Auf der Grundlage gemeinsamer Forschungsaktivitäten Maßnahmen zum Umgang mit den gesellschaftlichen Herausforderungen im Ostseeraum mit dem Ziel, die Zusammenarbeit zwischen Forschungsgruppen, dem öffentlichen und privaten (vor allem KMUs) Sektor so effizient wie möglich zu gestalten;
- Vernetzung von Regionen, um die Nutzung bestehender oder die Planung neuer Forschungs- und Innovationsinfrastrukturen zu verbessern;
- Optimierung der Nutzung bestehender Forschungs- und Innovationsinfrastrukturen, indem sie an mögliche Nutzer (z. B. KMUs) zur Erzeugung neuer Produkte vermarktet werden, welche die Marktnachfrage oder gesellschaftliche Bedürfnisse decken;

- Maßnahmen zur Verbesserung der Fähigkeit von Innovationsstrukturen und KMUs, die Zusammenarbeit zwischen Forschung und KMUs zu fördern, indem neue Ansätze zur Bildung strategischer Partnerschaften oder von Clustern (z. B. Unterstützung bei der Zusammenarbeit mit europaweiten Clusterkonsortien) getestet werden.

## **Spezifisches Ziel 1.2 „Intelligente Spezialisierung“**

### **Bessere Wachstumsmöglichkeiten aufgrund einer vermehrten Anwendung des intelligenten Spezialisierungsansatzes durch Innovationsakteure**

Der Ostseeraum weist unterschiedliche Innovationsniveaus auf. Als vielfältige Region kann der Ostseeraum seine Heterogenität als Stärke nutzen und seine Fähigkeiten in einzigartiger, intelligenter Weise kombinieren, um neue Möglichkeiten zur Deckung sozialer und Marktbedürfnisse zu finden. Um ungenutztes Innovationspotential des Ostseeraums freizusetzen, sollte der regionale Kapazitätsaufbau sich vor allem auf die Diversifizierung von Maßnahmen zur Innovationsförderung konzentrieren, die für bestehende Potentiale und Kompetenzen von Nutzen sind.

Angesichts seines heterogenen Charakters und entsprechend der Europa 2020-Ziele benötigt der Ostseeraum einen eher ortsbezogenen und nachfrageorientierten Ansatz zur Förderung von Innovationen. Ein solcher Ansatz könnte die intelligente Spezialisierung sein. Sie ermöglicht eine Differenzierung von Innovationsmustern nach den Potentialen und Bedürfnissen eines spezifischen Gebietes.

Daher ist entscheidend, Stärken und Ressourcen in Bereichen zu mobilisieren, auf die ein Land oder eine Region spezialisiert ist. Dazu gehören Gebiete, die sich moderner Technik bedienen sowie Gebiete, die nicht technologieorientiert sind, wie z. B. Kultur und Kreativindustrie, Tourismus usw. Intelligente Spezialisierung gilt als eine Strategie, um auf gesellschaftliche Herausforderungen wie Klimawandel, Überalterung, demografischer Wandel usw. zu reagieren bzw. grünes und blaues Wachstum zu nutzen. Daher ist die verstärkte Anwendung intelligenter Spezialisierung wichtig, um zukunftssträchtige Spezialgebiete von Ländern und Regionen im Ostseeraum auszumachen und somit neue wirtschaftliche Aktivitäten in Gang zu setzen.

Eine Herausforderung ist jedoch der Mangel an Erfahrung nationaler und regionaler Behörden mit der Gestaltung und Umsetzung intelligenter Spezialisierungsstrategien. Nur wenige Regionen im Ostseeraum verfügen über funktionierende intelligente Spezialisierungsstrategien. Angesichts der mangelnden Bereitschaft zur Anwendung dieses Ansatzes ist zu vermuten, dass erhöhte Kapazitäten für die Entwicklung und Umsetzung solcher Strategien deren Anwendung fördern könnten. Hierbei macht das Programm einen transnationalen Ansatz, indem es intelligente Spezialisierung mit Instrumenten wie dem „peer learning“ fördert.

Um neue Wachstumsmöglichkeiten im Ostseeraum zu erschließen, zielt das Programm mit dem oben genannten spezifischen Ziel auf die Verbesserung der Fähigkeit von Innovationsakteuren (Intermediären, Behörden, Forschungsinstituten und Unternehmen), mit einem intelligenten Spezialisierungsansatz zu arbeiten.

Um das Problem der praktischen Umsetzung des intelligenten Spezialisierungsansatzes anzugehen, strebt das Programm vor allem den Kapazitätsaufbau von intermediären Innovationseinrichtungen (z. B. Technologiezentren, Inkubatoren, Handelskammern, Entwicklungs- und Innovationsagenturen)

und gemeinnützigen Organisationen an, die den Ansatz nutzen sollen. Zusätzlich gilt die Einbindung von Unternehmen (vor allem KMU) als wichtig für die Erschließung neuer wirtschaftlicher Möglichkeiten, da vorhandenes Wissen mit regionalen Ressourcen und Kapazitäten kombiniert werden kann. Dazu wären eventuell aber auch externe Ressourcen (z. B. Know-how, Humanressourcen, Zugang zu Netzwerken) jenseits des Ostseeraums einzubinden.

#### **Beispiele für Maßnahmen:**

- Bildung von Bündnissen zwischen diversen führenden Forschungs- und Innovationsmilieus, so dass Fähigkeiten in einzigartiger, intelligenter Weise kombiniert und ein gutes Potential an neuen Lösungen für weitreichende gesellschaftliche Herausforderungen und Marktbedürfnisse geschaffen werden kann;
- Schaffung von Kooperationsstrukturen zur Gewinnung von Innovationskapazitäten (auch von außerhalb des Ostseeraums), um weltweite Wettbewerbsfähigkeit zur erlangen, globale Marktnischen zu finden und attraktiv als Partner weltweit führender Milieus zu werden.
- Einrichtung von Plattformen für den Wissenstransfer und Bildung interregionaler Synergien für die Entwicklung intelligenter regionaler Spezialisierungsstrategien. Dabei soll ein Schwerpunkt auf die Einbindung von Unternehmen und Netzwerken bei der Suche nach interessanten Spezialisierungsgebieten gelegt werden;
- Aufbau und Umsetzung von Pilotmaßnahmen in Regionen, die den Erfahrungsaustausch zur Umsetzung intelligenter Spezialisierungsstrategien ermöglichen, z. B. Vernetzung von Regionen, die sich auf die Bereiche Kultur und Kreativindustrie spezialisiert haben.

### **Spezifisches Ziel 1.3 „Nichttechnologische Innovationen“**

#### **Förderung nichttechnologischer Innovationen im Ostseeraum durch eine erhöhte Anzahl von Innovationsakteuren**

Momentan tendieren Mechanismen zur Förderung von Innovationen im Ostseeraum zu technologischen Innovationen, noch wird das zunehmende Potential an nichttechnologischen Innovationen in der Region unzureichend erkannt. Ansichts der unterschiedlichen Entwicklungsniveaus von Innovationen und damit verbundener Fördermaßnahmen geht das Programm davon aus, dass größere Offenheit gegenüber nichttechnologischen Aspekten erforderlich ist, um den technologisch rückständigen Regionen eine Verbesserung ihres Innovationspotentials zu ermöglichen. Diese Regionen verfügen über Möglichkeiten, ihr nichttechnologisches Innovationspotential zu steigern. In Anbetracht der Tatsache, dass der Markterfolg technologischer Innovationen häufig von einer Anzahl damit einhergehender nichttechnologischer Innovationen (z. B. Innovationen bei Geschäftsmodellen) abhängt, ist außerdem zu erwarten, dass die Förderung nichttechnologischer Innovationsfördermaßnahmen die momentane Innovationsentwicklung in der Region stärkt.

Der Ostseeraum bietet auch die Möglichkeit, Synergien zwischen Forschungs- und Innovationspolitiken zu nutzen, die notwendig sind, um Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftsleistung zu verbessern, sowie Strategien anzuwenden, welche große gesellschaftliche

Herausforderungen wie Klimawandel, Energie- und Ressourceneffizienz, Nahrungsmittelangebot, Wohlstand, Gesundheitswesen und demografischer Wandel bewältigen helfen sollen.

Daher soll das Programm günstige Rahmenbedingungen für nichttechnologische Innovationen schaffen. Vor allem strebt das Programm im Rahmen dieses spezifischen Ziels die Förderung von Maßnahmen an, welche die Kapazitäten von Innovationsakteuren (intermediären Innovationseinrichtungen, Behörden, Forschungsinstituten, Unternehmen) für die Erzeugung nichttechnologischer Innovationen erhöhen sollen.

Im Rahmen dieses Ziel ist besondere Aufmerksamkeit sozialen Innovationen einschließlich Chancengleichheit sowie den zunehmenden Potentialen in den Bereichen Kultur, Kreativindustrie und Tourismus zu schenken. Nichttechnologische Innovationen eröffnen auch weitreichende unternehmerische Chancen. Damit verbundene spezifische Maßnahmen sollen Innovationen durch Unternehmen sowie das Wachstum und den Marktzugang von KMUs fördern. Zudem soll die Grundlage für Innovationen durch die Einbindung von Nutzern verbreitert werden, was auch Partnerschaften mit gemeinnützigen Organisationen und Behörden einschließt. Gestalterisches Denken wird dabei als Voraussetzung betrachtet, um neue Potentiale innerhalb der Innovationskette zwischen Nachfragern und Endnutzern zu finden.

#### **Beispiele für Maßnahmen:**

- Kombination technologischer und nichttechnologischer Ansätze zur Förderung der Entwicklung und Nutzung neuer Ideen (Produkte, Dienstleistungen, Modelle), welche wichtige soziale Bedürfnisse des Ostseeraum effektiver als bisher decken, dabei Aufwertung dieser Ideen durch direkte Einbindung von Nutzern, z. B. Aufbau ostseeraumweiter Netzwerke zur Verbesserung der Lebensmittelsicherheit oder zur Förderung der Lebensqualität der alternden Bevölkerung mit Hilfe innovativer Lösungen, welche IKT und Gesundheitswesen zusammenbringen;
- Entwicklung innovativer Lösungen, welche IKT-Dienstleistungen in bestehende Unternehmensprozesse einbinden, damit Unternehmen ihre Wettbewerbsfähigkeit und Wachstumsmöglichkeiten verbessern können;
- Förderung der Entwicklung und Nutzung von Geschäftsmöglichkeiten, die sich aus weitreichenden gesellschaftlichen Herausforderungen ergeben, z. B. neue Möglichkeiten der Unterstützung potentieller Wachstumsfirmen;
- Maßnahmen (z. B. Vorläufernetzwerke, Anreiz- und Risikomanagementmodelle, Einbindung lokaler Einwohner und Nichtregierungsorganisationen bei der Planung von Dienstleistungen) zur Erneuerung öffentlicher Dienstleistungen durch Innovationen bei öffentlich-privaten Partnerschaften, Nutzerbeteiligung, Innovationsbeschaffung und Innovationsgutscheine;
- gemeinsame Entwicklung und Umsetzung von Richtlinien, welche Nutzerperspektiven in nationale und regionale Regelwerke integrieren helfen sollen;
- gemeinsame Entwicklung von Produkten und Dienstleistungen (z. B. Netzwerkförderzentren), die soziale und Dienstleistungsinnovationen (einschl. der Gestaltung von Dienstleistungen) unterstützen und kulturelles Unternehmertum sowie die Schaffung von Arbeitsplätzen in der Kreativindustrie fördern;

- Pilotmaßnahmen, die auf eine Verknüpfung der Kultur- und Kreativindustrie mit traditionellen Industriezweigen abzielen, um letzere aufzuwerten;
- Steigerung des Bewusstseins von Unternehmen in Bezug auf Möglichkeiten zur Nutzung von Living Labs; Sammlung und Austausch von Methoden und Best Practices zur Erprobung, Veränderung und gemeinsamen Entwicklung von Produkten und Dienstleistungen mit Nutzern in Living Labs;
- bessere Förderung von KMUs durch intermediären Innovationseinrichtungen, um deren Internationalisierung sowie deren Zugang zu Märkten innerhalb und außerhalb des Ostseeraums zu fördern, bessere Verbindungen zu anderen KMUs mit komplementären Dienstleistungen;
- Entwicklung und Erprobung von Maßnahmen zur Förderung einer branchenübergreifenden Verknüpfung von KMUs sowie zur Förderung der Vermarktung und Expansion in neue Märkte;
- Entwicklung von Programmen, die Bewusstsein und Kenntnisse für die Erzeugung von Ökoinnovationen in KMUs fördern und die finanzielle Mittel für die Entwicklung und Vermarktung von Ökoinnovationsprodukten mit erhöhtem kommerziellen Risiko ermöglichen;
- Entwicklung kostengünstiger Instrumente für die Verbreitung und den Austausch von Wissen und Kenntnissen, welche die Entwicklung von Unternehmen im Ostseeraum fördern;
- Förderung des Handels durch innovative Ansätze z. B. Schaffung von Produktstandards, Einführung von E-Tendering und E-Invoicing, Prozesskontrolle, Verpackung, Beschriftung und Speicherung;
- Förderung von Innovationen durch Einsatz von IKT bei Geschäftsaktivitäten von KMUs, z. B. Gutscheinprogramme, Cloud Computing.

## **Spezifisches Ziel 2.1 „Gewässerreinigung“**

**Steigerung der Effizienz des Wassermanagements, um den Zufluss von Nährstoffen und den Abfluss gefährlicher Substanzen in die Ostsee und in regionale Gewässer zu verringern, indem die Kapazitäten öffentlicher und privater Akteure im Bereich der Wasserqualität erhöht werden**

Das Wassermanagement im Ostseeraum wurde in den letzten zehn Jahren verbessert. Dadurch hat die Belastung mit Phosphor und gefährlichen Substanzen abgenommen.[1] Trotz dieses Fortschritts wurden die im Ostseeaktionsplan der HELCOM gesetzten Ziele zum Nährstoffabbau nicht vollständig erreicht. Für die gesamte Ostsee besteht weiterhin ein Bedarf zur Verringerung von Stickstoff und Phosphor, d. h. aufgrund des Wasserrückhalts im Wassereinzugsgebiet ein noch größerer Bedarf im Inland und in Küstennähe. Zusätzlich wurde der größte Teil der Ostsee als "mit gefährliche Substanzen belastet" klassifiziert. Bestimmte gefährliche Substanzen (z. B. Pharmaka) haben zugenommen. Die Verschmutzung mit Nährstoffzuflüssen, z. B. bei Haushalten und Industrieabwasserbehandlungsanlagen, landwirtschaftlichen Flächen und Wäldern, sowie mit gefährlichen Substanzen, z. B. bei Mülldeponien, Industriebetrieben und versenkten chemischen Waffen auf dem Meeresgrund, hat negative Auswirkungen auf die regionale Wirtschaftsleistung (z. B. Fischwirtschaft, Küstentourismus, Bootsfahren).

Weiterhin beeinträchtigen diese Verschmutzungsquellen die Biodiversität des Ostseeraums sowohl zu Land als auch zu Wasser. Sie wirken sich besonders negativ auf Schutzgebiete aus, die für Erhalt und Förderung der Biodiversität von Bedeutung sind.

Auch der Klimawandel hat Auswirkungen auf Umwelt und regionale Biodiversität der Ostsee. Die Eutrophierung könnte sich verschlimmern zumal der aktuelle Ostseeaktionsplan der HELCOM BSAP wenig Wirkung zeigen wird. Noch extremere Wetterverhältnisse im Zusammenhang mit dem Klimawandel könnten technische Unfälle z. B. auf Onshore- und Offshore-Anlagen (Ölplattformen und Raffinerien), verursachen und zum Ausströmen gefährlicher Substanzen in das Meer führen. Der Säuregehalt von Flüssen könnte ebenfalls steigen.

Daher strebt das Programm eine Weiterentwicklung der institutionellen Möglichkeiten öffentlicher und privater Akteure an, Wassermanagementstrategien und Maßnahmen zur Verbesserung des Zustands der Ostsee sowie regionaler Binnen- und Grundgewässer gemeinsam zu entwickeln und umzusetzen. Insbesondere möchte das Programm die Förderung eines transnationalen politikorientierten Dialogs bei Behörden aus verschiedenen Bereichen im Ostseeraum fördern, welche sich mit Fragen der Wasserqualität beschäftigen und diesen Prozess als notwendig erachtet und erbeten haben. Ein solcher Dialog sollte das sektorübergreifende Management verbessern und die Umsetzung aktueller Strategien und Aktionspläne unterstützen, um eine Umsetzung der auf Ostseeebene (z. B. HELCOM BSAP) vereinbarten Umweltziele zu gewährleisten. Um einer Verschlimmerung der Eutrophierung entgegenzuwirken und sowohl ökologische und wirtschaftliche Bedürfnisse zu erfüllen, sollten menschliche und technische Ressourcen effizienter genutzt werden. Das könnte bedeuten, neue Wassermanagementstrategien umzusetzen und im Alltag zu verankern, z. B. Nährstoffe und gefährlichen Substanzen (z. B. aus Haushalten und Industrieanlagen) zu recyceln und zu beseitigen sowie Wassermanagementmodelle sektorübergreifend anzuwenden (z. B. Nährstoffe effizient zu nutzen und zu verarbeiten und die Ansammlung von düngerbasierten Nährstoffen in der Landwirtschaft zu vermeiden). Entsprechende Maßnahmen sollten sich darauf konzentrieren, Möglichkeiten für die Aufwertung von Ökosystemdienstleistungen zu entwickeln sowie wirksame Kompensationsprogramme zu schaffen, mit denen die Kreislaufwirtschaft gefördert, der Wertschöpfungskettenansatz optimiert und der Nährstoffabfall reduziert werden können.

Außerdem sollten regionale Strategien zur Bekämpfung des Klimawandels als Maßnahme zur Senkung der Eutrophierung betrachtet werden. Um zu vermeiden, dass gefährliche Substanzen ins Meer oder in Binnengewässer gelangen, sind auch die Kapazitäten von Behörden und Unternehmen zu verbessern. Dies könnte z. B. beinhalten, Möglichkeiten für den Umgang mit Land- und Meeresabfällen sowie Mülldeponien zu finden, die Küstenraumplanung um eine Notfallplanung zu erweitern, welche schnelle Lösungen im Falle einer Ölpest, beim Umgang mit chemischen Waffen oder anderen chemischen Kampfstoffen in der Ostsee liefert. Mit dem Thema Wassermanagement hat sich eine Reihe von Projekten des vorangegangenen Ostseeraumprogramms 2007-2013 beschäftigt. Die Projekte lieferten neue Informationen und Lösungen zur Bekämpfung der Wasserverschmutzung, z. B. Phosphorbeseitigung durch Pilotabwasserbehandlungsanlagen und Schlammbehandlung (PURE und PRESTO), regionale Wasserschutzaktionspläne für Flussbecken (WATERPRAXIS), Bewertung ausgewählter gefährlicher Substanzen und Empfehlungen zu Kontrollmaßnahmen (COHIBA), Entwicklung und Verbreitung guter Praktiken und Technologien im Bereich des landwirtschaftlichen Nährstoffmanagements (Baltic COMPASS, Baltic Deal, Baltic MANURE), Wassermanagement in bewaldeten Landschaften (Baltic Landscape). Vorschläge sollten

auf diesen Ergebnissen sowie vorhandenem Wissen und Erfahrungen aufbauen, damit Fortschritte erzielt werden können. Weiterhin sollten auch Projektergebnisse, die im Rahmen der HELCOM, der Programms BONUS, der Northern Dimension Partnership on Environment, des Council of the Baltic Sea States usw. erzielt wurden, in die Vorbereitung neuer Anträge einfließen. Dadurch sollten Wissen und Kompetenzen besser institutionalisiert werden können, um so die Umsetzung gemeinsamer Umweltprioritäten von der Pilotenebene auf den gesamten Ostseeraum ausweiten zu können.

Alle Maßnahmen sollten dabei berücksichtigen, dass sie zur regionalen Entwicklung und zur Schaffung neuer Arbeitsplätze im Ostseeraum beitragen können. In den Vorschlägen ist zu berücksichtigen, wie sie die regionale Wirtschaftsleistung in wichtigen Branchen des Ostseeraums (z. B. Abwasserbehandlung und Verbindungen zum Energiesektor durch Analyse des Schlammpotentials, nachhaltige Landwirtschaft zur Steigerung der Lebensmittelproduktion usw.) verbessern können.

### **Beispiele für Maßnahmen:**

- Entwicklung und Umsetzung integrierter Aktionspläne zum Schutz der Ostsee und von regionalen Binnengewässern, welche strenge Ziele, die im Rahmen zwischenstaatlicher Abkommen definiert wurden (z. B. Ostseeaktionsplan der HELCOM), berücksichtigen müssen;
- Anstoß eines sektorübergreifenden Dialogs zwischen Akteuren, welche sich mit der Wasserqualität beschäftigen (z. B. öffentlicher Sektor, Wassermanagement, Landwirtschaft, Aquakultur, Forstwirtschaft, Biodiversität, Technologieherstellung);
- Entwicklung regionaler Strategien für eine integrierte Überwachung, ein integriertes Management und eine integrierte Koordinierung von Nährstoffflüssen und gefährlichen Substanzen, darunter auch Strategien zum Umgang mit Nährstoffströmen und gefährlichen Substanzen in offenen, Küsten- und Binnengewässern des gesamten Ostseeraums;
- Entwicklung und Erprobung eines sektororientierten Managementmodells (z. B. für die Bereiche Landwirtschaft, Forstwirtschaft usw.), das auch den Schutz der Biodiversität in Betracht zieht;
- Entwicklung und Umsetzung regionaler Strategien zur Anpassung an den Klimawandel;
- Entwicklung und Einführung von Strategien und Maßnahmen zum Umgang mit den Gefahren unter Wasser liegender chemischer Waffen und anderer chemischer Kampfstoffe;
- Einführung fortgeschrittener/innovativer Maßnahmen für ein wirtschaftlich und ökologisch nachhaltiges Recycling, für die Rückgewinnung und Reduzierung von Nährstoffen und gefährlichen Substanzen, u. a. Pilotinvestitionen; Verankerung bei einschlägigen Institutionen, die sich mit der Wasserqualität beschäftigen (z. B. grüne Technologien, Maßnahmen in oberen Flussläufen und Nährstoffaufnahme im Meer, Nährstoffhandelskonzepte);
- Verbesserung von Monitoring- und Berichterstattungssystemen im Bereich Wassermanagement, die für Entscheidungen genutzt werden und die Konsistenz und Vergleichbarkeit der von den Ländern im Ostseeraum zur Verfügung gestellten Daten gewährleisten sollen;
- Integrierte Küstenraumplanung mit Kontingenzplanung;



- Planung und Umsetzung von Trainingsmaßnahmen im Ostseeraum auf der Grundlage guter Praktiken zur Verringerung der Freisetzung von Nährstoffen und gefährlichen Substanzen, zum Recycling und zur Beseitigung von Nährstoffen und gefährlichen Substanzen aus Punktquellen (z. B. Abwasserbehandlungsanlagen, Klär- oder Industrieanlagen) und diffusen Quellen (z. B. landwirtschaftliche Flächen, Fischerei oder Forstwirtschaft) sowie zur Verringerung gefährlicher Substanzen;
- Entwicklung innovativer Kompensationsprogramme für Ökosystemdienstleistungen zur Verringerung und Aufnahme von Nährstoffen;
- Entwicklung und Erprobung einer Methodologie für die Bewertung von Ökosystemdienstleistungen und Einrichtung wirksamer Kompensationsprogramme.

## **Spezifisches Ziel 2.2 „Erneuerbare Energien“**

### **Erhöhung der Erzeugung nachhaltiger erneuerbarer Energiequellen, indem die Kapazitäten öffentlicher und privater Akteure im Bereich Energieplanung und -angebot erhöht werden**

Zur Zeit sind die Länder des Ostseeraums auf fossile Brennstoffe angewiesen. Die Mehrheit der Länder im Ostseeraum hat Aktionspläne zu erneuerbaren Energiequellen formuliert, in denen der anzustrebende Anteil dieser Quellen definiert wurde. Dieser muss im Einklang mit dem Ziel stehen, den Verbrauch erneuerbarer Energien bis zum Jahr 2020 auf 20 % des endgültigen Energieverbrauchs zu erhöhen. Die Anteile variieren zwischen 49 % in Schweden und 15 % in Polen. Ein höherer Anteil erneuerbarer Energien im Energiemix senkt die Abhängigkeit einer Region vom Import fossiler Brennstoffe und damit verbundener hoher Treibhausgasemissionen. Eine erhöhte Produktion erneuerbarer Energien hat positive Auswirkungen auf Wirtschaft und Beschäftigung im Ostseeraum, da neue Arbeitsplätze im Umweltbereich geschaffen werden.

Die Ostseeraumstaaten besitzen das Potential, die Nutzung erneuerbarer Energien basierend auf den regional verfügbaren Ressourcen zu erhöhen.

Einige der Forschungsprojekte (z. B. im Rahmen von BASREC) haben dieses Potential bestätigt. Ein ortsbasierter Ansatz ermöglicht, das versteckte wirtschaftliche Potential der Region zu erschließen und ihre Entwicklung anzustoßen. Um die oben genannten Ziele zu erreichen, sollte jedoch die Fähigkeit öffentlicher und privater Akteure im Energiebereich, die Herstellung und Nutzung erneuerbarer Energien zu fördern, verbessert werden. Weiterhin sollten Lösungen für eine Speicherung und Verteilung erneuerbarer Energien entwickelt oder verbessert werden, um ihr Potential in der Region besser nutzen zu können.

Um umweltfreundliche Wachstumsmöglichkeiten freizusetzen, wird im Rahmen des Programms nach Möglichkeiten für öffentliche und private Akteure gesucht, erneuerbare Energien aus natürlichen Ressourcen der Region (z. B. Offshore- und Onshore-Windkraft, Wasser, Solar- und geothermische Quellen, Biomasse aus Land- und Forstwirtschaft, Dünge- und aquatische Ressourcen) sowie Abfall zu produzieren. Abfallbasierte Lösungen tragen nicht nur zu einer besseren Energieeffizienz bei, sondern auch zu einem besseren Abfallmanagement. Um die Ressourcen nachhaltig (z. B. als Biomasse) zu nutzen, ist ein integrierter Ansatz zur Herstellung erneuerbarer Energiequellen zu verfolgen. Solche erprobten innovativen umweltfreundlichen Lösungen zur Herstellung erneuerbarer Energien sollten besser in regionalen Strategien verankert werden. Außerdem könnten durch die

Entwicklung und Einführung proaktiver regionalpolitischer Instrumente die regionalen Möglichkeiten zur Planung erneuerbarer Energien verbessert werden.

Weiterhin wird im Rahmen des Programms nach besseren Möglichkeiten für Energieakteure gesucht, gemeinsam Energiespeicherkapazitäten und -verteilungsstrategien (Entwicklung und Neustrukturierung intelligenter Stromnetze, Einbindung von Speicherkapazitäten) zu entwickeln oder zu verbessern und Energienetze (Strom, Gas, Heizung) zu koordinieren. Dies würde die Einbindung und Speicherung erneuerbarer Energien in das Stromsystem des Ostseeraums fördern.

Die Ergebnisse der Projekte Bioenergy Promotion (nachhaltige Erzeugung von Bioenergie), Baltic MANURE und REMOWE (Energieerzeugung aus Abfall) sind bei der Vorbereitung von Maßnahmen zu berücksichtigen.

#### **Beispiele für Maßnahmen:**

- Entwicklung von Anreizen zur Erhöhung der Produktion erneuerbarer Energiequellen auf der Basis regionaler Ressourcen;
- Erprobung innovativer umweltfreundlicher Lösungen, einschließlich Pilotinvestitionen, zur Energieerzeugung aus erneuerbaren Quellen;
- Bewertung und Erprobung alternativer Technologien zur Energiegewinnung aus Abfall (z. B. Fäulnisprozess, Müllverbrennung);
- Verbesserung nachhaltiger Energienetze (z. B. Entwicklung und Umorganisation intelligenter und Unterwasserstromnetze, virtuelle Kraftwerke, Energiespeicherung);
- Umsetzung innovativer Speichertechnologien und Verteilsysteme für erneuerbare Energien.

## **Spezifisches Ziel 2.3 „Energieeffizienz“**

### **Erhöhung der Energieeffizienz, indem die Kapazitäten öffentlicher und privater Akteure im Bereich der Energieplanung erhöht werden**

Die Energieeffizienz im Ostseeraum ist sehr unterschiedlich und muss insbesondere im Osten der Region verbessert werden. Die Situation wird durch die drohenden Folgen des Klimawandels erschwert, da die Heiz- und Kühlkosten im Zusammenhang mit einem sich ändernden Klima steigen könnten. Mit wenigen Ausnahmen fehlt im Ostseeraum ein klarer Plan für den Übergang zu energiesparenden Städten und Regionen. Energieeffizienz Aspekte (z. B. in den Bereichen Wohnungsbau, Heizen, Abfallentsorgung oder öffentliche Räume) werden noch kaum in der Regionalplanung berücksichtigt. Häufig mangelt es an politischem Engagement, an Regionalplanern und anderen professionellen Einrichtungen sowie an Strukturen, welche die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Regierungs- und Verwaltungsebenen fördern.

Die Region hat ein erhebliches Potential, mehr Energie zu sparen und klimaneutraler zu werden, indem die Entwicklungsstrategien für städtische und ländliche Räume verbessert werden. Daher werden im Rahmen dieses spezifischen Ziels fachpolitische, institutionelle und finanzielle Maßnahmen entwickelt und getestet sowie Fortbildungsprogramme für Fachleute entwickelt. Sie werden dann in der Praxis von Behörden und Energieeinrichtungen, die für Energieplanung zuständig sind, verankert. Der Verkehrssektor weist ebenfalls ein höheres Potential an Energieeinsparung auf. Entsprechende Maßnahmen (z. B. Optimierung städtischer Logistik, Kurzstreckenseeverkehr oder

Binnenschifffahrt) fallen unter Priorität 3 „Nachhaltiger Verkehr“. All diese Maßnahmen sollen zur Erreichung des Ziels beitragen, die Energieeffizienz um 20 % bis zum Jahr 2020 zu steigern. Neue Arbeitsplätze würden geschaffen und der soziale Druck gesenkt. Ein energieeffizienteres Heizen in Privatwohnungen würde die Luftqualität verbessern, indem Emissionen gesenkt werden.

Im Rahmen dieses spezifischen Ziels möchte das Programm Projektvorschläge fördern, welche öffentliche und private Akteure dabei unterstützen, die Energieeffizienz bei der Entwicklung neuer Stadtviertel oder Nachrüstung von Gebäudeblöcken, vor allem in Städten, zu erhöhen. Der Grund ist, dass Städte zu den stärksten Energieverbrauchern mit den besten Potentialen für Kosteneinsparungen zählen.

Projektvorschläge könnten sich auch auf die Entwicklung von Szenarien, einschließlich spezifischer Maßnahmen für klimaneutrale Regionen, konzentrieren, bei denen Energiedienstleister und innovative Finanzierungsmodelle zur Steigerung der Energieeffizienz eine Rolle spielen.

Energieeinsparungen bei der Herstellung von Waren und Dienstleistungen sollten auch über fachpolitische Anreize gefördert werden, welche den Wechsel zu umweltfreundlichen Unternehmen unterstützen.

Die Ergebnisse der Projekte Urb.Energy (Energieeffizienz in der Stadtplanung) und PEA (öffentliches Energiemanagement) sollten bei der Entwicklung von Maßnahmen berücksichtigt werden. Zusätzlich sollten Kooperationsmöglichkeiten mit anderen regionalen Initiativen untersucht werden, um im Bereich Energieeffizienz eine Hebelwirkung zu gewährleisten. Die Ostsee-Energiekooperation BASREC zum Beispiel bietet eine Dialogplattform zu Fragen der Energiepolitik und des globalen Klimawandels.

#### **Beispiele für Maßnahmen:**

- Verbesserung und Umsetzung nachhaltiger Energieeinsparungsstrategien für städtische und ländliche Räume einschließlich integrierter fachpolitischer, institutioneller, finanzieller und technischer Maßnahmen;
- bessere Koordinierung der regionalen Energieplanung der Länder des Ostseeraums;
- Entwicklung und Erprobung von Anreizen zur Nachrüstung öffentlicher und gewerblicher Immobilien;
- Entwicklung neuer Finanzierungsmodelle (z. B. Energiespar-Contracting) zur Energieeffizienz z. B. in Gebäuden oder produzierenden Firmen;
- Entwicklung mehrstufiger transnationaler Strategien zur Optimierung von Ressourcen, Schaffung emissionsneutraler Regionen einschließlich Übertragung von Kooperationsmodellen mit Energiedienstleistungsfirmen im Bereich umfassender Energielösungen;
- Entwicklung von Fortbildungsprogrammen für Fachleute;
- Entwicklung von Anreizen zur Erzeugung energieeffizienter Produkte und Dienstleistungen in Unternehmen;
- Entwicklung von Initiativen zur Förderung umweltorientierter Unternehmen im Bereich Energieeffizienz.

## **Spezifisches Ziel 2.4 „Ressourceneffizientes ‚Blaues Wachstum‘“**

**Förderung eines nachhaltigen und ressourceneffizienten blauen Wachstums, indem die Kapazitäten von Behörden und Unternehmen für Aktivitäten im Bereich der „Blue Economy“ erhöht werden**

Die menschlichen Aktivitäten im Ostseeraum üben Druck auf breite Teile des maritimen Ökosystems aus. Die finanziellen Kapazitäten der regionalen Wirtschaftssysteme sind begrenzt. Die Europa 2020-Ziele Wachstum und Ressourceneffizienz sind daher aus unkonventioneller, ingerierter und innovativer Perspektive anzugehen. Blaues Wachstum, d. h. intelligentes, nachhaltiges und inklusives Wachstum im Bereich der Wirtschaft und der Beschäftigung in Meeres- und Küstengebieten, bietet dem Ostseeraum insofern Chancen, dass es eine zunehmende wirtschaftliche Nutzung von Ressourcen der Ostsee und deren Umweltschutz fördert.

Das Programm wendet sich daher an maritime Wirtschaftszweige und hat die Entwicklung nachhaltiger Geschäftsmöglichkeiten zum Ziel. Zu diesen Wirtschaftszweigen gehören, aber nicht ausschließlich, traditionelle (z. B. Fischereiwirtschaft und Küstentourismus) und neue maritime Wirtschaftszweige (z. B. Wind- und Wellenenergie, Aquakultur, blaue Biotechnologie oder Muschelzucht). Ein anderer traditioneller Zweig, der für das blaue Wachstum im Ostseeraum von großer Bedeutung ist, die Schifffahrt, wird von den spezifischen Zielen 3.3 und 3.4 abgedeckt.

Ziel 2.4 bietet eine weitere Möglichkeit zur transnationalen Clusterbildung im gesamten Ostseeraum oder in bestimmten Teileinzugsgebieten, damit das Fachwissen gebündelt und der Erfolg blauer Wachstumsprojekte erhöht wird.

Um den negativen Auswirkungen eines verstärkten Drucks auf Meeresressourcen, u. a. dem natürlichen und kulturellen Erbe und dem Ökosystem, vorzubeugen, die bereits vom Klimawandel betroffen sind, muss der Ansatz eines Projektvorschlags nachhaltig und ressourceneffizient sein. Eine Region könnte so eine führende Position bei der nachhaltigen Nutzung von Meeresressourcen erreichen, indem sie z. B. ihr Potential als Modell-Makroregion mit integriertem Ressourcenmanagement nutzt.

Ziel des Programms ist es daher, günstige Rahmenbedingungen zu schaffen und die Möglichkeiten von Behörden und Unternehmen, blaue Wachstumsmöglichkeiten zu entwickeln und auf transnationaler Ebene zu testen, zu erhöhen.

Weiterhin sollten Projekte Akteurskapazitäten schaffen, um widersprüchliche Interessen bei der Nutzung von Meeresressourcen auszugleichen und Synergien zwischen Wirtschaftszweigen zu schaffen, die den Ansatz der "integrierten Meerpolitik" umsetzen. Der neue EU-Rahmen für die maritime Raumplanung (Richtlinie 2014/89/EU) könnte eine wichtige Rolle bei der Schaffung blauer Wachstumszweige spielen.

Bei der Vorbereitung neuer Projekte sollten die Ergebnisse der Projekte SUBMARINER, AQUABEST und AQUAFIMA, die sich mit neuen Meerestechnologien zur Verbesserung von Wirtschaft und Umwelt beschäftigten, berücksichtigt werden. Besonderes Augenmerk ist auf das Projekt SUBMARINER zu legen. Es bietet einen umfassenden Überblick und eine Bewertung des spezifischen Potentials des Ostseeraums bei der Förderung des blauen Wachstums. Der Schwerpunkt der Projekte BaltSeaPlan und PartISEApate dagegen lag auf der maritimen Raumplanung. Ihre Ergebnisse sollten im Zusammenhang mit Instrumenten der Meerpolitik berücksichtigt werden.

### **Beispiele für Maßnahmen:**

- Anwendung moderner Meerestechnologien für eine nachhaltige Nutzung von Meeresressourcen und mit der Möglichkeit, diese vielfach zu nutzen;
- Erprobung von Modellen für eine sektorübergreifende Zusammenarbeit zwischen Akteuren, welche eine innovative Nutzung von Meeresressourcen unterstützen;
- Bündelung innovativer, nachhaltiger Formen der Nutzung von Meeresressourcen;
- Entwicklung politischer Vorschläge zur Förderung von Geschäftsmöglichkeiten im Bereich des blauen Wachstums;
- Umsetzung von Pilotinvestitionen als Grundlage für zukünftige, ressourceneffiziente Großprojekte im Bereich der blauen Wirtschaft;
- Durchführung von Marktumfragen zum Potential von Meeresprodukten;
- Entwicklung transnationaler Strategien zur Nutzung des kulturellen und natürlichen Erbes von Küsten- und Meeresgebieten für eine nachhaltige Entwicklung von Unternehmen, z. B. Pilotmaßnahmen zur Verbesserung der Ressourceneffizienz des Meerestourismus;
- Entwicklung integrierter Pläne zum Management der Meeresumwelt und der Biodiversität in Teileinzugsgebieten;
- Entwicklung der Rahmenbedingungen zur Integration neuer Formen der Nutzung von Meeresressourcen in die maritime Raumplanung;
- Verbesserung der Verknüpfung von Wassermanagement-Monitoring und Berichtssystemen mit Standortwahl/maritimer Raumplanung;
- Erprobung von Modellen und Einrichtung gemeinsamer Standards zu Ökosystemdienstleistungen, grenzüberschreitende Abstimmung maritimer Raumordnungspläne.

## **Spezifisches Ziel 3.1 „Interoperabilität im Güter- und Personenverkehr“**

### **Verbesserung der Interoperabilität im Güter- und Personenverkehr bei Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen durch Erhöhung der Kapazitäten von Verkehrsakteuren**

Die Politik der transeuropischen Verkehrsnetze (TEN-V) der Europäischen Union sieht die Schaffung eines Gesamt- und eines Kernnetzes vor. Im Ostseeraum befinden sich gegenwärtig größere TEN-V-Projekte im Bau, z. B. die „Feste Fehmarnbeltquerung“ im Westen, die „Nordic Triangle axis“ (nordische Dreiecksachse) im Norden, der Baltisch-Adriatische Korridor im Süden oder die Achse „Rail Baltica“ im östlichen Teil des Ostseeraums. Mit einer TEN-V-Politik allein kann der Bedarf der Region nicht gedeckt werden. Der Aktionsplan zur EU-Ostseestrategie, das EU-finanzierte Projekt „Baltic Transport Outlook 2030 (BTO 2030)“ und sein Netzwerk „Baltic Sea Macro-Region Strategic Network“ sowie Verkehrscluster-Projekte, die im Rahmen des Ostseeraumprogramms 2007 – 2013 genehmigt wurden, haben gezeigt, dass, aufgrund der speziellen geografischen und sozioökonomischen Herausforderungen des Ostseeraums, ortsbasierte Ansätze in der Verkehrspolitik des Ostseeraums erforderlich sind.

Um die Mobilität von Bürgern und Unternehmen zu gewährleisten, gute Voraussetzungen für ein nachhaltiges Wachstum und räumlichen Zusammenhalt zu schaffen und den Zugang zum

Ostseeraum zu verbessern, wird ein nachhaltiges multimodales Verkehrssystem benötigt. Dieses Netzwerk sollte das Gesamt- und das Kernnetz der TEN-V ergänzen und das Verkehrsnetz der Nördlichen Dimension und die nationalen Verkehrsnetze von Russland, Norwegen und Weißrussland berücksichtigen. Beispiele für eine mangelnde Interoperabilität sind eine veraltete geografische Darstellung der Verkehrsverbindungen im östlichen Ostseeraum, unterschiedliche Gleisabstände, unterschiedliche Sicherheits- und Technikstandards in den Ländern des Ostseeraums.

Das Programm kopiert nicht die Bemühungen der TEN-V-Politik und reagiert auf die spezifischen Verkehrsbedürfnisse im Ostseeraum. Es versucht so, die Effizienz des Personen- und Güterverkehrs über Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen zu erhöhen, indem es die Kapazitäten von Verkehrsakteuren im Bereich der Interoperabilität erhöht. Dazu gehört auch die grenzüberschreitende Bewegung von Personen und Gütern an den EU-Außengrenzen. Das Programm unterstützt die Beseitigung „nichtinfrastruktureller“ Engpässe in Verkehrskorridoren sowie den Abbau administrativer und technischer Verkehrshindernisse, z. B. im Bereich IKT. Es fördert auch die multimodale Verkehrssicherheit einschließlich Schutz vor Verkehrskatastrophen und -unfällen (z. B. mit gefährlichen Substanzen), um die Gefahren für Menschen und Umwelt zu verringern.

Weiterhin unterstützt es Projektaktivitäten, die z. B. Aktivitäten von Verkehrsakteuren außerhalb ihrer nationalen Grenzen erleichtern und Unterbrechungen von Verkehrsflüssen verringern. Gut entwickelte Schifflinien in Kombination mit einer effektiven Hafen- und Hafen-Hinterlandinfrastruktur können dazu dienen, Verkehrslücken im Ostseeraum zu schließen. Im Osten des Ostseeraums werden Güter und Personen vornehmlich auf der Straße befördert. Das Programm fördert zudem Aktivitäten, welche die Attraktivität des Bahn-, Binnenwasserschiff- und Seeverkehrs erhöhen.

Eine bessere Koordinierung sowie Verknüpfung des Schienen, Straßen, See- und Binnenwasser-, Hafen- und Luftverkehrs kann dazu beitragen, den Verkehr im Ostseeraum nachhaltiger und attraktiver zu gestalten. Ein Schwerpunkt sollte auf der Anbindung von Hinterlandverkehrsknoten an Ostseehäfen, einschließlich Trockenhäfen, oder Personenflughäfen liegen.

Seitdem die TEN-V-Politik sich auf die Einrichtung der physischen Infrastruktur eines Gesamt- und Kernnetzes konzentriert, versucht das Ostseeraumprogramm, den Mehrwert der TEN-V-Kernnetzkorridore zu optimieren, um ein nachhaltiges regionales Wachstum zu gewährleisten. Das Programm fördert daher speziell sekundäre und tertiäre Netze und deren Anbindung an das TEN-V-Kernnetzkorridor, um positive Synergien zu schaffen. Aus diesem Grund müssen die Möglichkeiten lokaler und regionaler Akteure, den Managern des Kernnetzes ihre Bedürfnisse mitzuteilen, verbessert werden. Daher sollte das Programm den Austausch zwischen TEN-V-Akteursplattformen der Kernnetze im Ostseeraum, wenn mit den entsprechenden Koordinatoren abgestimmt, fördern. Auch unterstützt werden sollte eine verbesserte Interoperabilität der Governancestrukturen anderer Verkehrskorridore im Ostseeraum. Solche Governancestrukturen tragen zur Verbesserung der Möglichkeiten nationaler, regionaler, lokaler und privater Verkehrsakteure bei, sich mit Grünkorridoren zu beschäftigen, Engpässe im Bereich der Interoperabilität zu ermitteln oder aufeinander abgestimmte internationale, europäische, nationale und regionale Planungsprozesse im Bereich der Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten. Auch die Identifizierung von Investitionen könnte im Mittelpunkt solcher Strukturen stehen. Das Programm könnte die erstmalige Schaffung regionaler Plattformen unter der Voraussetzung unterstützen, dass diese nachhaltige finanzielle Perspektiven und eine Einbindung relevanter Akteure gewährleisten.

Das Programmgebiet ist nicht nur von der Verkehrspolitik und den Verkehrsnetzen der EU betroffen, sondern auch von der Politik und den Netzen der Mitgliedsstaaten der Nördlichen Dimension, Russland, Norwegen und Weißrussland. Das Programm fördert die Integration und Überbrückung von TEN-V-Netzen sowie von regionalen Verkehrsnetzen der „Northern Dimension Partnership on Transport and Logistic“.

Neue Projektvorschläge sollten Errungenschaften von Projekten des Ostseeraumprogramms 2007 – 2013 wie z. B. Aktionspläne zu Infrastruktur, Logistik, Verkehr im Ostseeraum und umweltfreundliche Verkehrskorridorkonzepten berücksichtigen. Solche Errungenschaften beinhalteten auch innovative Logistiklösungen in wichtigen Verkehrskorridoren auf dem Meer und an Land sowie an Grenzübergängen. Die Projekte sammelten und analysierten auch Daten zu gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsströmen. Außerdem wurden Best Practices im Bereich der Governancestrukturen von Verkehrskorridorakteuren erarbeitet und verbreitet.

#### **Beispiele für Maßnahmen:**

- Verbesserung der gemeinsamen Infrastrukturplanung der (kurz- und langfristigen) Verkehrsnetze, einschließlich Grenzübergänge, im Ostseeraum;
- Abbau administrativer und steuerlicher Hindernisse, um die Effizienz grenzüberschreitender Güterströme an den äußeren EU-Grenzen zu erhöhen;
- Vereinfachung des Zollverfahrens für Schiffe, die durch internationale Zonen der Ostsee fahren, indem Ostseeautobahnen und der Kurzstreckenseeverkehr gefördert werden;
- Förderung der Entwicklung regionaler Hubs, multimodaler Verkehrsknoten, hafenorientierter und intermodaler Terminalkapazitäten und deren Einbindung in Hinterlandnetze; Dazu gehört auch die Entwicklung von Machbarkeitsstudien und/oder Pilotinvestitionen;
- Maßnahmen zur umweltfreundlichen Gestaltung des Verkehrs, z. B. Start-up-Aktivitäten/Testläufe in den Bereichen Technologien, Güter- und Personenlogistik;
- Förderung der Schaffung effizienter grenzüberschreitender Verkehrsmittel im Ostseeraum und Entwicklung effizienter multimodaler Verkehrsverbindungen; Maßnahmen zur Aufwertung von Strukturen und IT-Systemen im Verkehrsbereich;
- Abstimmung von Verkehrsmitteln und –netzen im Hinblick auf Technik, Sicherheit, Gesetze, Organisation usw.;
- Förderung freier Verkehrskapazitäten, die nicht ausschließlich vom Straßenverkehr im östlichen Ostseeraums herrühren;
- Förderung und Verbesserung der Verbindungen zwischen dem Luft- und Bahnverkehr, um die regionale Erreichbarkeit von Flughäfen zu verbessern;
- Einrichtung von Plattformen, welche dazu dienen, Akteure für die Finanzierung, Planung, Durchführung usw. von Maßnahmen zu bündeln, die das Management und die Kontrolle von Verkehrskorridoren verbessern helfen sollen;
- Entwicklung von Lösungen für Not- und Unfälle im Bereich des multimodalen Verkehrs (einschließlich gefährlicher Substanzen).

## **Spezifisches Ziel 3.2 „Erreichbarkeit peripherer und vom demographischen Wandel betroffener Regionen“**

**Verbesserung der Erreichbarkeit abgelegener Gebiete und von Regionen, deren Erreichbarkeit vom demographischen Wandel beeinträchtigt wird, indem die Kapazitäten von Verkehrsakteuren erhöht werden**

Im Ostseeraum sind einige der am schlechtesten zu erreichenden Gebiete Europas zu finden. Solche Gebiete verfügen über schwierige geographische Bedingungen, als abgelegen gelten insbesondere die nördlichen und östlichen Teile des Ostseeraums. Es handelt sich dabei um ausgedehnte Gebiete mit niedriger Bevölkerungsdichte und zahlreichen Siedlungen auf Inseln oder in Gebirgsregionen. Die Inseln und abgelegenen Gebiete auf dem Festland sind nicht per Straße erreichbar und sind entweder auf ein funktionierendes See- oder Luftverkehrssystem angewiesen.

Weitere Herausforderungen in der Region werden durch den demografischen Wandel verursacht. Eine alternde Gesellschaft erfordert Anpassungen des öffentlichen und privaten Verkehrs, ein spezielles Augenmerk muss auf die Entvölkerung ländlicher Gebiete zugunsten von Agglomerationen gelegt werden. Angesichts nationaler und regionaler Budgeteinschränkungen müssen neue Ansätze zur Unterhaltung von Verkehrsinfrastruktur und –dienstleistungen untersucht werden. Dieses Wissen sollte verfügbar gemacht und von nationalen, regionalen und lokalen Verkehrsakteuren übernommen werden, damit sie ihre Erreichbarkeit auf effizientere Art und Weise gewährleisten können. Zunehmender Tourismus in der Region führt zu einer höheren Nachfrage nach Verkehrsverbindungen sowie zu schlechter erreichbaren Gebieten, z. B. Küstenregionen und Inseln. Dies sollte als Chance zur weiteren Entwicklung betrachtet werden.

Eine andere Chance für die nördlichen Regionen des Ostseeraums ist die Entwicklung der arktischen Gebiete, die, aufgrund der wechselnden klimatischen Bedingungen, attraktiver für die Schifffahrt und andere wirtschaftliche Aktivitäten werden. Neue arktische Verkehrskorridore und die internationale Gas- und Erdölförderung in arktischen Gewässern, zum Beispiel, könnten Anreize und eine entsprechende Nachfrage schaffen, um die Verkehrsverbindungen von den angrenzenden Gebieten in die Arktis zu verbessern.

Sie würden die Erreichbarkeit der nördlichen Regionen des Ostseeraums erhöhen. Dabei wäre allerdings die Nachhaltigkeit sämtlicher wirtschaftlicher Aktivitäten aufgrund des fragilen Ökosystems in der Arktis abzuwägen.

Das Programm fördert Projekte, welche die oben aufgeführten Möglichkeiten nutzen und Akteure und Ressourcen zur Verbesserung der Erreichbarkeit bündeln. Es unterstützt Projektaktivitäten, welche die Erreichbarkeit fördern, indem z. B. über öffentliche/private Transportgemeinschaften und Nachfrageverkehrsdienstleistungen eine rentable Verkehrsinfrastruktur genutzt bzw. –dienstleistungen angeboten werden. Das oben genannte Ziel, das sich auf abgelegene Gebiete bezieht, deren Erreichbarkeit vom demografischen Wandel betroffen sind, erfordert neue Konzepte und Ideen. Obwohl frühere Projekte und Initiativen erste Versuche zum Umgang mit diesen Erreichbarkeitsfragen unternommen haben, sind weitere Lösungen notwendig.

Neue Projektvorschläge sollten Errungenschaften von Projekten des Ostseeraumprogramms 2007 – 2013 berücksichtigen, die eine bessere Erreichbarkeit abgelegener Gebiete im Ostseeraum förderten.



### **Beispiele für Maßnahmen:**

- Entwicklung und Umsetzung von Mobilitätsmanagementprogrammen, damit Verkehrsinfrastruktur und –dienstleistungen effizienter genutzt und nutzerfreundlicher werden;
- Entwicklung und Umsetzung von Modellen/Pilotprojekten, um den Betrieb und die Erhaltung wichtiger Verkehrsinfrastruktur zu finanzieren;
- Entwicklung und Umsetzung neuer Verkehrsdienstleistungsmodelle zur Sicherung der Erreichbarkeit;
- Entwicklung und Umsetzung von Strategien zur Verbesserung von Verkehrsverbindungen, um das Potential wirtschaftlicher und touristischer Aktivitäten (unter Berücksichtigung ökologischer Aspekte) ausnutzen zu können;
- Entwicklung und Umsetzung von Strategien zur Nutzung des Potentials wirtschaftlicher und verkehrlicher Aktivitäten in der arktischen Region, um die Erreichbarkeit zu verbessern.

## **Spezifisches Ziel 3.3 „Maritime Sicherheit“**

### **Erhöhung der maritimen Sicherheit durch Erhöhung der Kapazitäten maritimer Akteure**

Im Ostseeraum ist der Seeverkehr eine wichtige Säule des Handels. Durchweg sind ca. 2.000 Schiffe auf der Ostsee unterwegs. Somit fließt viel Verkehr durch Meerengen und flache Gewässer, die einen großen Teil des Jahres zugefroren sind. Dadurch wird die Ostsee schwer befahrbar und die Gefahr von Schiffsunfällen steigt.

Das raue Klima mit seinen niedrigen Temperaturen und Eisbildung, insbesondere im nördlichen Teil des Programmgebietes, sind eine zusätzliche Belastung für die Seeleute und deren Ausrüstung. Die maritime Sicherheit ist weitestgehend von den Kompetenzen und Möglichkeiten der Seeleute abhängig.

Das Programm fördert Projekte, welche maritime Akteure dabei unterstützen, neue Möglichkeiten für mehr Sicherheit in der Seefahrt zu entwickeln bzw. bestehende Lösungen zu fördern und umzusetzen. Dazu könnte auch gehören, dass Entscheidungsträger sich verpflichten, die Sicherheitsbestimmungen für die internationale Seefahrt einheitlich umzusetzen. Das Programm stärkt den Austausch von Wissen, Erfahrungen und Best Practices zwischen maritimen Akteuren, z. B. im Fall einer Ölpest. Darüber hinaus werden Maßnahmen gefördert, welche die Anpassung der Raumordnung auf dem Meer sowie von Leit- und Überwachungssystemen fördern. Die technologische Entwicklung, z. B. im Bereich E-Navigation, ermöglicht mehr Sicherheit in der Seefahrt, erfordert jedoch eine neue Infrastruktur an Land. Das Programm unterstützt die Planung dieser Infrastruktur und führt Pilotmaßnahmen zu seiner Realisierung durch. Insgesamt sollen entsprechende Projektvorschläge die Umsetzung von Maßnahmen fördern, die im Ostseeaktionsplan der HELCOM und im Aktionsplan der EU-Ostseestrategie formuliert wurden.

Bisherige Maßnahmen, z. B. im Rahmen der ostseeraumgeförderten Projekte EfficienSea, BRISK and Baltic Master II sowie des Projektes Monalisa, das im Rahmen des EU-Programms „Motorways of the Sea“ gefördert wird, haben sich positiv auf die Sicherheit in der Seefahrt ausgewirkt.

### **Beispiele für Maßnahmen:**

- einheitliche Interpretation und Umsetzung von Sicherheitscodes, -standards und -bestimmungen;
- Anwendung moderner Technologien für mehr Sicherheit auf dem Meer, z. B. Einführung von E-Navigation, automatischen Identifizierungssystemen;
- Einsatz dynamischer Riskiobewertungssysteme für Schiffe, die in die Ostsee einfahren;
- Entwicklung eines umfassenden Sicherheitsbewertungssystems für die gesamte Ostsee;
- Einsatz von Maßnahmen zur Vorbereitung und Reaktion auf Gefahren, z. B. gemeinsame Übungen;
- Entwicklung einer selbstregulativen maritimen Sicherheit, vor allem für kleinere Schiffsgesellschaften, bei denen private Akteure die Sicherheit ihrer Maßnahmen freiwillig verbessern (z. B. in Verbindung mit sozialer Unternehmensverantwortung oder Umweltetikettierung);
- Verbesserung der Aus- und Weiterbildung von Seefahrern, um deren Kompetenzen und Motivation zu verbessern und die Attraktivität ihres Berufes zu erhöhen;
- Verbesserung einer integrierten maritimen Überwachung.

## **Spezifisches Ziel 3.4 „Umweltfreundlicher Seeverkehr“**

### **Förderung eines sauberen Schiffverkehrs durch Erhöhung der Kapazitäten maritimer Akteure**

Auch wenn sie preisgünstiger und umweltfreundlicher in Tonnen transportierter Güter ist, so hat die Schifffahrt auch negative Auswirkungen auf die Umwelt. Beispiele sind der Ausstoß in die Erdatmosphäre, Lärm, illegale und unfallbedingte Erdölabsonderung, gefährliche Substanzen oder andere Abfallstoffe oder die Ausbreitung invasiver Arten im Ballastwasser von Schiffen und Schiffskörpern.

2011 wies die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (International Maritime Organization IMO) die Ostsee als Sonderzone im Rahmen von Anhang IV „Vermeidung von Verschmutzung durch Schiffsabfälle“ des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (International Convention for Prevention of Pollutions from Ships MARPOL) aus. Laut IMO ist die Abfallentsorgung durch Passagierschiffe in die Ostsee verboten, sofern ein Schiff nicht eine genehmigte Abwasseraufbereitungsanlage verwendet, die in der Lage ist, Nährstoffe zu verringern oder unbehandeltes Abwasser in eine entsprechende Hafeneinrichtung zu transportieren. Bevor die Sonderzone am 1. Januar 2016 in Kraft tritt, haben die beteiligten Küstenstaaten der IMO Bericht zu erstatten, sobald die Abwasseraufnahmeanlagen in den Ostseehäfen die entsprechenden Kriterien erfüllen. Weiterhin hat die HELCOM eine Roadmap vereinbart, nach der die Abwasseraufnahmekapazitäten von Ostseehäfen zu verbessern sind.

Auch wurde die Ostsee von der IMO zur ersten „Special SOx Emission Control Area (SECA)“ erklärt, einer Sonderzone, in welcher der Ausstoß von Schwefel und Schwefeloxiden durch Seeschiffe im Rahmen der MARPOL-Konvention [1] (Anhang VI) eingeschränkt wird. Die im Ostseeraum geltenden Obergrenzen für den Ausstoß von Schwefel und Schwefeloxiden sowie Feinstaub wurden auf 1% (von 1,50 %) ab 1. Juli 2010 und weiter auf 0,10 % gültig ab 1. Januar 2015 gesenkt. Dies bedeutet, dass

Schiffseigentümer auf einen anderen Kraftstoff umsteigen müssen oder Abgasreinigungsanlagen auf Schiffen einrichten müssen. Die anspruchsvollen neuen Emissionsstandards könnten einen Anreiz für die Entwicklung neuer, sauberer und sicherer, weltweit zu exportierender Schiffstechnologien bieten.

Auch ist der Binnenschifffahrtsektor in Betracht zu ziehen, wenn er effektiv in das Ziel einer umweltfreundlichen Schifffahrt einbezogen werden soll. Mögliche Anreize für Binnenschifffahrtbetreiber, in eine modernere Ausrüstung zu investieren, sind zu untersuchen. Vor diesem Hintergrund unterstützt das Programm den Kapazitätsaufbau bei See- und Binnenschifffahrtsakteuren. So sollen Maßnahmen zur Beseitigung von negativen Auswirkungen reduziert und Änderungsmaßnahmen auf Schiffen und in den Bereichen Treibstofftechnologie und –infrastruktur gefördert werden. Außerdem soll das Programm den Kapazitätsaufbau maritimer Akteure fördern, um die Schifffahrt umweltfreundlicher zu gestalten. Dies könnte u. a. zur Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen führen, welche zur Verringerung von Emissionen in Erdatmosphäre und Meer sowie von Schiffslärm beitragen und die Einführung alternativer Treibstoffe für Schiffe fördern. Das Programm fördert auch kleine und mittelgroße Ostseehäfen, damit sie ihre Herausforderungen besser bewältigen können. Die Maßnahmen sollten zur Umsetzung des Ostseeaktionsplans der HELCOM des Aktionsplans der EU-Ostseestrategie beitragen.

Neue Projektvorschläge sollten Errungenschaften von Projekten des Ostseeraumprogramms 2007 – 2013 berücksichtigen. Im Rahmen dieser Projekte wurden Vorschläge für eine umweltfreundlichere Schifffahrt im Ostseeraum entwickelt und Studien im Zusammenhang mit der Schwefelrichtlinie durchgeführt.

#### **Beispiele für Maßnahmen:**

- Förderung und Umsetzung von Maßnahmen, die zur Verringerung von Emissionen in die Erdatmosphäre, ins Meer und von Schiffslärm beitragen;
- gemeinsame Nutzung von Reiseinformationen, damit Schiffe mit sparsamer Geschwindigkeit pünktlich ankommen und Treibstoff einsparen. Förderung von Abwasseraufnahme- und Stromerzeugungsanlagen in Häfen. Dies beinhaltet auch die Entwicklung und Umsetzung von Modellmaßnahmen zu gemeinsamen Standards zur Abfallbehandlung in Ostseehäfen;
- Umsetzung von Pilot-/Modellmaßnahmen zur Nachrüstung von Schiffen mit neuen umweltfreundlicheren Technologien;
- Förderung der Nutzung von Flüssigerdgas, Biotreibstoffen oder anderen alternativen Treibstoffen durch Schiffe;
- Bewertung der Risiken und Ermittlung von Best Practices bei der Nutzung von Schiffen, die mit Flüssigerdgas fahren;
- Entwicklung von Alternativplänen für Erdöl einschließlich finanzieller Mechanismen zu deren Umsetzung;
- Aktivitäten zur Förderung der Umsetzung der Schwefelrichtlinie der EU, z. B. Bewertung der Auswirkungen auf die Meeresumwelt und die menschliche Gesundheit (in den EU-Mitgliedstaaten des Programmraums);
- Maßnahmen zur umweltfreundlicheren Gestaltung der Binnenschifffahrt (Flüsse, Seen);

- Förderung der Nutzung neuer Technologien, um einen sicheren, effizienten und umweltfreundlichen Verkehr zu gewährleisten;
- Förderung der Verbesserung von Abwasseraufnahmeanlagen in Häfen.

## **Spezifisches Ziel 3.5 „Umweltfreundlicher Stadtverkehr“**

### **Förderung umweltfreundlicher Verkehrssysteme in städtischen Gebieten durch Erhöhung der Kapazitäten städtischer Verkehrsakteure**

Laut Weißbuch der EU macht der Stadtverkehr ungefähr ein Viertel des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes des Verkehrs aus. Das allmähliche Abbau von mit konventionellen Treibstoffen betriebenen Fahrzeugen in Städten ist ein wichtiger Beitrag zur Verringerung der Abhängigkeit von Erdöl, des Treibhausgasausstoßes und von Luftverschmutzung und Lärmbelästigung vor Ort. Im Rahmen dieses Übergangs wird eine entsprechende Tank-/Aufladeinfrastruktur für neue Fahrzeuge ergänzt werden müssen. Ein höherer Anteil des Sammelverkehrs könnte die Dichte und Häufigkeit des Dienstleistungsangebots erhöhen. Die Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs sollte integraler Bestandteil der Mobilität und Infrastruktur in Städten sein. Vor allem die Einführung alternativer Antriebssysteme und Treibstoffe könnte für einen großen Teil der Stadtbusse, Taxis und Lieferwagen geeignet sein. Sie könnten zur Verringerung des CO<sub>2</sub>-Gehaltes im Stadtverkehr beitragen und gleichzeitig eine Möglichkeit bieten, neue Technologien zu nutzen oder frühzeitig auf den Markt zu bringen.

Infrastruktur und Verkehrssysteme in Städten müssen angepasst werden, um Emissionen abzubauen. Auch müssen umweltfreundlichere und effizientere Verkehrsmittel und innovative Mobilitätsmuster entwickelt werden, damit die Nutzung umweltfreundlicher und energieeffizienter sowie nicht motorisierter Fahrzeuge erhöht wird. Die Verkehrseffizienz sollte durch die Entwicklung von Verkehrsmanagementsystemen unterstützt werden. So können Kosteneffizienz und Sicherheit erhöht, Auswirkungen auf die Umwelt verringert und die Interoperabilität zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln verbessert werden.

Das Programm fördert Maßnahmen, die den Übergang von einer vorrangig individuellen, autobasierten Mobilität hin zu einem hochqualitativen öffentlichen Verkehr, weniger genutzten und umweltfreundlicheren Personenfahrzeugen und zum Fußgänger- und Fahrradverkehr fördern. Schnittstellen und Beziehungen zwischen städtischem und städteverbindendem Verkehr sowie der Pendlerverkehr in Städten sind dabei zu berücksichtigen. Die Maßnahmen sollten einen multimodalen Personenverkehr in Städten fördern. Öffentliche Dienstleistungen sind Vorläufer bei der Umsetzung umweltfreundlicher Treibstoffstrategien.

Das Programm fördert keine lokalen Maßnahmen.

Ein Erfahrungsaustausch kann im Rahmen von Projekten erfolgen, jedoch sollten die Partner darüber hinaus gewährleisten, dass ihre Maßnahmen die Nutzung umweltfreundlicher und CO<sub>2</sub>-armer Verkehrsmittel in den Städten des Ostseeraums erhöhen. Dazu gehört auch eine verbesserte Akzeptanz von Entscheidungsträgern, das Anziehen von Investitionen, die Formulierung neuer Verordnungen oder Verkehrspläne und die Umsetzung neuer Verkehrslösungen.

Neue Projektvorschläge sollten Errungenschaften des Ostseeraumprogramms 2007 – 2013 berücksichtigen, d. h. die Einführung von Biogasbussen in ausgewählten Städten des Ostseeraums.

### **Beispiele für Maßnahmen:**

- Entwicklung nachhaltiger Stadtverkehrsstrategien/-pläne, die einen umfassenden Rahmen für die Entwicklung integrierter und nachhaltiger Verkehrssysteme schaffen;
- Prüfung städtischer Verkehrssysteme, um die Leistung des Personen- und Güterverkehrs zu bewerten und wichtige Engpässe zu ermitteln;
- Entwicklung und Aufbau städtischer Mobilitätsmanagementsysteme als Teil von Verkehrsstrategien zur Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes;
- Optimierung der städtischen Logistik, z. B. Verbesserung des Managements und der Überwachung von Verkehrsflüssen;
- Förderung des Einsatzes von Hybridfahrzeugen oder Fahrzeugen, die mit alternativen Treibstoffen wie Biogas oder anderen umweltfreundlichen Energiequellen angetrieben werden;
- Förderung der Nutzung von Fahrzeugen mit höherer Energieeffizienz und niedrigeren Emissionen in Städten;
- Förderung eines attraktiven Marktes für umweltfreundliche und energieeffiziente Straßenverkehrsfahrzeuge, z. B. durch Einführung eines umweltorientierten öffentlichen Beschaffungswesens;
- Umsetzung eines Mobilitätsmanagements in Städten, um die Nachfrage nach Autos zu managen, indem Fahrverhalten und Reisepläne geändert werden;
- Umsetzung intelligenter städtischer Verkehrssysteme.

## **Spezifisches Ziel 4.1 „Vorbereitung von Schlüssel-Projekten“**

### **Erhöhung der Kapazitäten für eine transnationale Zusammenarbeit, welche die Umsetzung der EU-Ostseestrategie und die Erarbeitung gemeinsamer Prioritäten mit den Partnerstaaten fördert**

Die EU- und Partnerstaaten im Ostseeraum stehen häufig vor Herausforderungen, die gemeinsame Lösungen und abgestimmte Reaktionen erfordern. Die Erreichung gemeinsamer Ziele kann durch Umsetzung gemeinsamer transnationaler Kooperationsprojekte zwischen EU- und Partnerstaaten im Ostseeraum gefördert werden.

Die Erfahrungen bei der Umsetzung der EU-Ostseestrategie haben jedoch gezeigt, dass die Beschaffung von Fördermitteln und die Vorbereitung und Verwaltung komplexer Projekte in einer transnationalen Umgebung problematisch ist. Die Initiierung komplexer Projekte mit strategischer Wirkung ist häufig zeitaufwendig und erfordert finanzielle Mittel, die Projektentwicklern mitunter fehlen. Außerdem wird eine Förderung von Projektvorschlägen mit Investitionspotential in der Vorbereitungsphase als notwendig erachtet.

Aus denselben Gründen haben die EU-Mitgliedstaaten im Ostseeraum und die Europäische Kommission entschieden, eine sogenannte „Seed Money Facility“ zu gründen. Sie soll die Vorbereitung von Projektanträgen laut Aktionsplan der EU-Ostseestrategie ermöglichen. Von 2013 – 2014 ist die „Seed Money Facility“ bei der Investitionsbank Schleswig-Holstein angesiedelt. In diesem Zeitraum wird über 60 vorbereitenden Projekten eine Förderung gewährt.

Das Programm setzt die „Seed Money“-Förderung fort. Die Seed Money-Projekte sollen die Vorbereitung von Projektvorschlägen fördern, welche von strategischer Bedeutung für einen der

Politikbereiche oder eine der Querschnittsmaßnahmen der EU-Ostseestrategie sind und die mit gemeinsam mit den Partnerstaaten verfolgten Strategien verknüpft sind. Die Projekte werden auf die Beantragung einer Förderung durch nationale, EU- oder andere Förderquellen vorbereitet. Unabhängig vom thematischen Schwerpunkt des Ostseeraumprogramms können sich Seed Money-Projekte mit jedem Thema auseinandersetzen, das im Aktionsplan der EU-Ostseestrategie genannt wird.

#### **Beispiele für Maßnahmen:**

- Vorbereitung von Projekten im Zusammenhang mit den Politikbereichen und Querschnittsmaßnahmen der EU-Ostseestrategie (einschließlich der Bildung von Partnerschaften, der Planung von Aktivitäten und Outputs, der Veranschlagung von Haushaltsmitteln, der Suche nach Fördermöglichkeiten und der Erstellung von Vorinvestitionsstudien), vorzugsweise mit Bezug zu gemeinsamen Prioritäten mit den Partnerländern.

#### **Hauptzielgruppe:**

- Nationale, regionale und lokale Behörden/staatliche Einrichtungen;
- Forschungsinstitute;
- Nichtregierungsorganisationen;
- KMUs.

## **Spezifisches Ziel 4.2 „Koordination der makroregionalen Zusammenarbeit“**

### **Erhöhung der Kapazitäten öffentlicher Einrichtungen und von Ostseeorganisationen für eine Umsetzung der EU-Ostseestrategie und Förderung gemeinsamer Prioritäten mit den Partnerstaaten auf transnationaler Ebene**

Die an der EU-Ostseestrategie beteiligten Länder übernehmen ihren Teil der Verantwortung an der Umsetzung und Koordinierung der Strategie.

Die „policy area coordinators (PACs)“ (Koordinatoren von Politikbereichen) und „horizontal action coordinators (HACs)“ (Koordinatoren von Querschnittsmaßnahmen) spielen eine wichtige Rolle bei der Koordinierung der Politikbereiche und Querschnittsmaßnahmen des Aktionsplans der EU-Ostseestrategie und wenn es um die pünktliche Lieferung von Projektergebnissen geht. Die PACs und HACs sollen die Einbindung von und Zusammenarbeit mit relevanten Akteuren der gesamten Makroregion einschließlich der Partnerstaaten unterstützen. Ihre Aufgaben umfassen die Förderung fachpolitischer Diskussionen im Ostseeraum zu relevanten Politikbereichen sowie die Förderung der Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen und Vorzeigeprojekten. Dazu gehört auch die Umsetzung gemeinsamer Prioritäten mit den Partnerländern in enger Zusammenarbeit mit relevanten Akteuren dieser Länder. Um die Verbreitung und Sichtbarkeit des Politikbereiches zu gewährleisten, sollen die PACs und HACs relevante Ergebnisse von und Empfehlungen zu Vorzeigeprojekten der politischen Ebene übermitteln.

Die Aufgaben der PACs und HACs werden vorwiegend von nationalen Ministerien oder Regierungseinrichtungen ausgeführt. Oftmals gehen sie über die regulären Aufgaben der Mitarbeiter

dieser Einrichtungen hinaus. Die PACs und HACs erfordern zusätzliche Ressourcen, vor allem was die intensive Kommunikation mit Projektleitern und Akteuren im Ostseeraum angeht.

Im Rahmen dieses spezifischen Ziels fördert das Programm die Umsetzung der EU-Ostseestrategie. Dazu gehört auch die Unterstützung der PACs und HACs bei der Auführung zusätzlicher Aufgaben im Zusammenhang mit ihrer Rolle als Koordinatoren/Leiter laut Ostseestrategie sowie der Umsetzung gemeinsamer Prioritäten mit den Partnerländern. Mit den Programmmitteln werden PACs und HACs gefördert, deren Institutionen eine klare Beteiligung an deren Aufgaben belegen. Die Programmmittel dienen zur Deckung zusätzlicher Kosten, die den PACs und HACs bei bestimmten Aktivitäten entstehen (z. B. Reisen, Sitzungen, Veranstaltungen, Informationsmaterial, Expertisen). Personalkosten für PACs/HACs oder deren Mitarbeiter können gefördert werden, wenn deren Aufgaben einen klaren Bezug zu spezifischen Aktivitäten aufweisen (z. B. Vorbereitung spezifischer Sitzungen, Koordinierung von Fachbeiträgen zu Studien), die in einem Arbeitsplan zur Umsetzung der Politikbereiche/Querschnittsmaßnahmen dargelegt werden.

Außerdem fördert das Programm die Einbindung relevanter Institutionen in den Partnerländern, um gemeinsame Prioritäten entsprechend der EU-Ostseestrategie umsetzen zu können.

Es fördert auch die Kofinanzierung allgemeiner Unterstützungs- und Informationsaktivitäten im Zusammenhang mit der Umsetzung der Ostseestrategie, z. B. Strategieforen einschließlich einer Plattform zur Einbindung der Zivilgesellschaft, der regionalen Ebene und des Mehrebenensystems („multi-governance levels“), die Zusammenstellung von Informationen und Daten zur Umsetzung der Strategie durch PACs/HACs, „National Coordinators (NCs)“ (nationale Koordinatoren), Förderprogramme; Strukturierung und Veröffentlichung der Informationen.

Da die im Rahmen dieses Unterziels geförderten Aktivitäten transnationalen Charakter haben, können in bestimmten Fällen Anträge von Einzelbewerbern akzeptiert werden.

#### **Beispiele für Maßnahmen:**

- Förderung fachpolitischer Diskussionen im Ostseeraum, z. B. zu den betroffenen Politikbereichen/Querschnittsmaßnahmen;
- Förderung fachpolitischer Diskussionen zu Synergien und gemeinsamen Ansätzen von EU und Partnerländern (z. B. der EU-Ostseestrategie und der russischen Nordwest-Strategie) in der Region;
- Förderung der Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen und Vorzeigeprojekten im Rahmen eines Politikbereiches/einer Querschnittsmaßnahme;
- Mitteilung relevanter Ergebnisse und Empfehlungen laufender und abgeschlossener Vorzeigeprojekte an die fachpolitische Ebene (Kapitalisierung von Projekten im Rahmen eines Politikbereiches/einer Querschnittsmaßnahme);
- Gewährleistung der Verbreitung und Sichtbarkeit des Politikbereiches/der Querschnittsmaßnahme sowie von Synergien mit gemeinsamen Prioritäten mit Partnerländern;
- Dialog mit Einrichtungen, die für die Umsetzung von Programmen/Finanzinstrumenten zuständig sind, mit dem Ziel, die Förderung der Umsetzung von Politikbereichen/Querschnittsmaßnahmen und Vorzeigeprojekten anzugleichen;

- intensivere Verknüpfung der EU-Ostseestrategie mit Strategien der Partnerstaaten und Förderung gemeinsamer Maßnahmen in Bereichen von gemeinsamem Interesse;
- Umsetzung eines Strategie-Forums einschließlich einer Plattform für Zivilgesellschaft und relevante Akteure der regionalen Ebene und des Mehrebenensystems.

**Hauptzielgruppe:**

- „policy area coordinators“ (Koordinatoren von Politikbereichen) und „horizontal action coordinators“ (Koordinatoren von Querschnittsmaßnahmen) im Rahmen der EU-Ostseestrategie;
- Internationale Einrichtungen sowie nationale Ministerien und Regierungseinrichtungen, die die Prioritäten der Partnerländer und der EU-Ostseestrategie koordinieren;
- „National Coordinators“ (nationalen Koordinatoren) der EU-Ostseestrategie
- Nationale, regionale und lokale Behörden/Einrichtungen;
- Forschungsinstitute;
- zwischenstaatliche Organisationen (z. B. HELCOM, VASAB);
- Nichtregierungsorganisationen;