



## Leitfaden für gute Praxis

Stärkung grenzüberschreitender Verwaltung von Meeresstraßen  
zum Schutz von Biodiversität und den natürlichen Grundlagen

[www.nostraproject.eu](http://www.nostraproject.eu)





Credits :  
NOSTRA partners,  
Mark Neelemans,  
Ronald den Dekker,  
Bonnenfant and Mirko Ugo

■ Inhalt	2
■ Vorwort	3
<b>Über NOSTRA</b>	<b>4</b>
■ Was ist INTERREG IVC?	6
■ Was ist NOSTRA?	7
■ Methodik	8
■ Die NOSTRA Ausgangsstudie	9
■ Wer sind die 16 NOSTRA-Partner?	10
Straße von Dover	13
Straße von Bonifacio	15
Straße von Messina	16
Kvarken	19
Finnischer Meerbusen	20
Straße von Otranto	22
Fehmarnbelt	24
Straße von Sizilien	26
Donaudelta	28
<b>NOSTRA Beispiele guter Praxis</b>	<b>31</b>
<b>Förderung des Naturschutzes in Meerengegebieten durch ...</b>	
■ Gemeinsame Verwaltung	32
Der Kvarken-Rat	34
EGTC in Bonifacio	35
Jahr des Finnischen Meerbusens 2014	36
Fehmarnbelt Tage 2014	37
■ Küstenlandschafts- und Meeresraumplanung	38
Küstenlandschafts- und Meeresraumplanung	39
■ Nachhaltiger Tourismus	40
CAST (Coastal Actions for Sustainable Tourism)	41
Freundliche Inselroute	42
Entwicklung der Tourismuswirtschaft im Gebiet Salento	43
■ Nachhaltigen Verkehr	44
Fehmarnbelt-Tunnel	46
Nordischer Logistikkorridor	47
Eine Strategie für nachhaltige Mobilität	48
■ Maritime Sicherheit	50
MIRG-EU Reaktionsgruppen für maritime Vorfälle	51
■ Verantwortungsbewusste wirtschaftliche Entwicklung	52
ODISSEA-Projekt	54
Szenarien für nachhaltige sozio-ökonomische Entwicklung	55
■ Direktes Handeln für die natürliche Umwelt	56
Das Projekt BALTIC FLYWAY (Vogelfluglinie)	57
Ein grenzübergreifender Aktionsplan für den Schutz der Artenvielfalt	58
Das SeaGIS-Projekt	59
<b>Abschluss</b>	<b>60</b>
■ Kontakte	61

# Vorwort

## **NOSTRA, ein Schritt zur Stärkung grenzübergreifender Verwaltung an europäischen Meerengen**



Das NOSTRA-Projekt (Network Of STRAits) sammelt sechzehn Partner von europäischen Meerengen um ein gemeinsames Ziel: zu zeigen, dass gemeinsame Verwaltung auf der Ebene einer Meerenge das staatliche Handeln verbessern und eine nachhaltige Entwicklung dieser Gebiete sicherstellen kann.

Für den Departementsrat von Pas-de-Calais wie auch für die anderen in NOSTRA einbezogenen Partner gilt eine gemeinsame Beobachtung: Meerengen sind Verkehrsgebiete, die zwei Länder und zwei Meere sowohl verbinden als auch trennen; sie sind Orte, an denen sich mannigfaltige miteinander verwobene Themen konzentrieren und überschneiden. Daher ist dieses Projekt so wichtig: Es ermöglicht die Erarbeitung von Lösungen für diese Herausforderungen.

Drei Jahre lang haben sich die Partner getroffen, ausgetauscht und gemeinsam an 7 wesentlichen Themen europäischer Meerengen gearbeitet: Verwaltung, Meeresplanung, Tourismus, Verkehr, maritime Sicherheit, wirtschaftliche Entwicklung und Umweltschutz.

In diesem Leitfaden sind 50 gute Praxisbeispiele zusammengefasst, die von allen Partnern im Rahmen der Arbeit an einer Meerenge identifiziert wurden. Trotz der Unterschiede zwischen den einzelnen Gebieten aufgrund lokaler Zusammenhänge und regionaler Themen sind diese guten Praxisbeispiele eine Quelle der gegenseitigen Bereicherung und Antworten auf gemeinsame Herausforderungen, denen sich die Anrainerbehörden der europäischen Meerengen täglich gegenübersehen.

Als erste wesentliche Verkörperung der Initiative europäischer Meerengen (European Straits Initiative), die seit 2009 die meisten Projektpartner vereint, hat es NOSTRA ermöglicht, diese Partnerschaft zu konsolidieren und einen Beitrag zur Anerkennung der Besonderheiten der europäischen Meerengen zu leisten.

Dieser Leitfaden für gute Praxis zeigt die gesamte Komplexität und den Reichtum der europäischen Meerengen als außergewöhnliche Gebiete, die wir heute mit Stolz hervorheben.

Im Namen der 16 Projektpartner,

Der Präsident des Departementsrates von Pas-de-Calais,  
**Michel DAGBERT**





Teil I

# Über NOSTRA

# Was ist INTERREG IVC?

INTERREG IVC ist eines der Programme der EU-Regional- und Kohäsionspolitik 2007-2013 und wird aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (ERDF) finanziert. Es geht auf das Ziel der territorialen Zusammenarbeit ein und zielt auf die Entwicklung der **interregionalen Zusammenarbeit** in ganz Europa mit einem Budget von 445 Millionen € für 2007-2013.

Das Ziel des Programms INTERREG IVC besteht darin, die Effektivität regionaler Maßnahmen und Instrumente durch Erfahrungsaustausch zwischen den Partnern zu steigern.

Zwei Prioritäten und ihre Unterthemen sind wie folgt definiert:

- Innovation und Wissensgesellschaft:
  - Innovation, Forschung und Technologieentwicklung
  - Unternehmertum und kleine und mittlere Unternehmen (KMU)
  - Informationsgesellschaft
  - Beschäftigung, Humankapital und Bildung
- Umwelt und Risikoprävention
  - Natürliche und technische Risiken
  - Wasserwirtschaft
  - Abfallwirtschaft
  - Artenvielfalt und Schutz des Naturerbes (NOSTRA-Thema)
  - Energie und nachhaltige Landschaftsentwicklung

Es gibt zwei Projekttypen: Regionalinitiativenprojekte und Kapitalisierungsprojekte. In Regionalinitiativenprojekten (wie NOSTRA) arbeiten Partner zusammen, tauschen Erfahrungen in einem Politikfeld ihres Interesses aus und können aus drei Intensitätsstufen ihrer Zusammenarbeit auswählen, von der Netzwerkbildung über die Entwicklung von Politikinstrumenten bis zur Einrichtung von Miniprogrammen. In Kapitalisierungsprojekten bauen die Partner auf bereits identifizierten guten Praxisbeispielen auf und übertragen sie in Mainstream-Programme des EU-Strukturfonds.





# Was ist NOSTRA?

## Herkunft

NOSTRA (Network Of STRAits) ist ein Ergebnis der European Straits Initiative (ESI), die im November 2010 auf Vorschlag des Departementsrates von Pas-de-Calais und des Kent County Council unterzeichnet wurde. Die Ziele der ESI sind:

- Im Rahmen der europäischen Politik Anerkennung der besonderen Charakteristika europäischer Meerengen und ihre Integration in europäische Programme und in den europäischen Strukturfonds
- Arbeit zur Schaffung von Kooperationsprojekten wie NOSTRA

---

**Website** [www.europeanstraits.eu](http://www.europeanstraits.eu)

## Ziele

NOSTRA ist ein INTERREG IVC-Projekt, das darauf zielt, die Zusammenarbeit und den Erfahrungsaustausch zwischen Partnern von unterschiedlichen europäischen Meerengen zu fördern, um auf der Ebene der Meerenge effizientere und nachhaltigere politische Maßnahmen zu gestalten.

Das Hauptziel des Projekts ist der Schutz der Artenvielfalt und des Naturerbes. Es will zeigen, dass eine gemeinsame (grenzübergreifende) Verwaltung von Meerengen auf der Grundlage eines integrierten und inklusiven Ansatzes politische Maßnahmen in Bezug auf die Erhaltung der Artenvielfalt und des Naturerbes verbessern und die nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung eines Gebietes fördern kann.

Die Projektaktivitäten waren um drei Hauptthemen organisiert:

- Umweltauswirkungen des maritimen Verkehrs von Punkt zu Punkt und der Logistik
- Lokale Partnerschaft für nachhaltige und umweltfreundliche Wirtschafts- und Tourismusentwicklung
- Marine und terrestrische Planung zur Kombination von Umweltschutz, Verbesserung der Lebensqualität der Bewohner und wirtschaftlicher Entwicklung

## Schlüsselinformationen

16 Partner aus 10 verschiedenen Ländern

8 Meerengen und ein Forschungsinstitut aus dem Donaudelta  
ein Budget von 2,36 Mio. € mit einem Beitrag des ERDF von 1,79 Mio. €

2 Studienbesuche, 4 Workshops und 3 Seminare zwischen 2012 und 2014

---

**Website** [www.nostraproject.eu](http://www.nostraproject.eu)



## Überblick

Zum Erreichen seiner Ziele wurde das Dreijahresprojekt NOSTRA in drei Perioden aufgeteilt. Das erste Ziel war die Beurteilung der in der Umgebung von Meerengen auftretenden Themen unter besonderer Berücksichtigung von Verwaltungsfragen. Die zweite Periode war der Präsentation von Praxisbeispielen durch jede Meerenge gewidmet. Schließlich galt das letzte Projektjahr der Analyse und Auswahl guter Praxisbeispiele, der Erstellung dieser Leitlinie und der Entwicklung von Aktionsplänen, mit deren Hilfe die guten Praxisbeispiele in Handlungen umgesetzt werden sollen.

Während der drei Jahre folgten nach jeder auf der Partnerschaftsebene organisierten Aktivität die Territorialtreffen im Gebiet jedes Partners, um das erarbeitete Wissen unter den lokalen Beteiligten zu verbreiten und um Rückmeldungen zu weiteren Erwartungen einzuholen, wobei die Prozesse sowohl top-down als auch bottom-up abliefen.

Mit der Schlusskonferenz wird das Projekt im Oktober 2014 abgeschlossen. Unter Beteiligung der gewählten Vertreter der Partner leistet sie einen Beitrag zur Förderung des Leitfadens für gute Praxis und Politikempfehlungen auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene.



## 2012: Sehen und lernen

Nach der Startkonferenz des Projekts im April 2012 an der Straße von Dover war die erste Periode des Projekts den Besuchen an zwei Meerengen gewidmet, die bereits mit Instrumenten der gemeinsamen Verwaltung arbeiteten:

- Besuch Nr. 1, Kvarken, Juni 2012: Kvarken-Rat (Kvarkenradet)
- Besuch Nr. 2, Bonifacio, Oktober 2012: Europäische Gruppe für Territoriale Zusammenarbeit im Internationalen Meerespark Straße von Bonifacio (EGTC-PIMBB)

Während der Besuche trafen die Partner lokale Beteiligte, die mit unterschiedlichen Aspekten der Meerengen zu tun hatten (Umwelt, Verkehr, usw.), um zu sehen, wie sie mit der Verwaltung umgingen. Diese Veranstaltungen befähigten die Partner, Fragen zu solchen Verwaltungsinstrumenten und zu ihrer Effizienz unter Berücksichtigung der Projektziele aufzubringen.

Parallel dazu startete eine Ausgangsstudie zur Beurteilung des Ausgangsstatus der verschiedenen an NOSTRA beteiligten Meerengen und zum Verständnis der Arten bereits bestehender Verwaltungsinstrumente.

## 2013: Analysieren und untersuchen

Im zweiten Projektjahr wurden vier Workshops zu den vier Unterthemen des NOSTRA Projekts organisiert, um gute Praxisbeispiele für die nachhaltige Entwicklung von Meerengen zu identifizieren und zu analysieren:

- Workshop Nr. 1, Kent, Januar 2013: Meeresgebiete und Meeresraumplanung
- Workshop Nr. 2, Lecce, April 2013: Tourismus und Kulturerbe
- Workshop Nr. 3, Fehmarnbelt, Juni 2013: Maritime Sicherheit und grüner Verkehr
- Workshop Nr. 4, Uusimaa, Oktober 2013: Küsten- und Hinterlandwirtschaft

## 2014: Denken und handeln

Im letzten Projektjahr wurden drei übergreifende Seminare veranstaltet, um die Verbindung zwischen allen zuvor angegangenen Themen hervorzuheben und bei der Auswahl der idealen Verwaltungsinstrumente zu helfen, mit denen Naturschutz an den Meerengen gesichert wird:

- Seminar Nr. 1, Reggio Calabria, Februar 2014: Verbindung zwischen Küste und Hinterland
- Seminar Nr. 2, Bonifacio, Juni 2014: Nutzung europäischer Projekte zur besseren Kenntnis und Handhabung der Artenvielfalt im Gebiet Bouches de Bonifacio und Arbeit an guten Praxisbeispielen für die Umsetzungspläne
- Seminar Nr. 3, Donaudelta, September 2014: Fertigstellung der Politikempfehlungen und Umsetzungspläne

Diese Leitfaden für gute Praxis ist das Ergebnis eines langen Prozesses und zeigt einige der besten an europäischen Meerengen umgesetzten Praxisbeispiele, mit denen den vielfältigen Herausforderungen in diesen außerordentlichen Gebieten begegnet wird.



# Die NOSTRA Ausgangsstudie

Eine Ausgangsstudie wurde 2012 begonnen, um eine Anfangsbeurteilung der verschiedenen in NOSTRA einbezogenen Meerengen und ein Verständnis der bestehenden Arten von Verwaltungsinstrumenten zu erhalten.

Als ein Ergebnis der Studie erstellte das Beratungsteam BIO Intelligent Service einen allgemeinen Bericht auf der Partnerschaftsebene und einen Bericht auf der Ebene jeder Meerenge. Jeder Bericht gibt einen Überblick und hebt die wesentlichen Themen hervor, denen sich jede Meerenge gegenüber sieht. Dann werden darin die Hauptreaktionen dargestellt, mit denen den größten Herausforderungen für die natürliche Umwelt begegnet wird (mit besonderem Augenmerk auf EU-Politik- und Verwaltungspraxis). Schließlich werden Empfehlungen für zukünftiges Handeln gegeben.

## Hauptergebnisse auf der Partnerschaftsebene

In der Studie werden mehrere Kräfte identifiziert, die Auswirkungen auf die Ökosysteme und die natürliche Umwelt von Meerengen haben. Insbesondere: Tourismus, Verkehr, maritime Sicherheit und Infrastruktur. Die Studie hebt weiterhin die Bedeutung der Artenvielfalt und der natürlichen Umwelt an Meerengen hervor. Diese wurde oft auf nationaler oder internationaler Ebene durch die Ausweisung von Schutzgebieten anerkannt, in denen seltene und gefährdete Arten vorkommen und in denen sich Wanderrouten von Vögeln, Meeressäugtieren oder Fischen befinden. Die Studie beschreibt, welche Hauptkräfte Druck auf die Artenvielfalt und die natürliche Umwelt ausüben und welche Auswirkungen sie haben, wobei zwei Arten von Druck unterschieden werden:

- **Druck durch menschliche Aktivitäten** wie Verschmutzung (aufgrund von Tätigkeiten an Land oder wegen dichten Seeverkehrs oder häufiger Unfälle), Eutrophierung (durch Abwässer oder wegen der Verwendung von Düngemitteln in der Landwirtschaft) und invasive Arten (die zufällig oder absichtlich eingeführt wurden und einheimische Arten bedrohen)
- **Natürlicher Druck** wie durch den Klimawandel (eine der wesentlichen Bedrohungen mit Auswirkungen auf wirtschaftliche und gesellschaftliche Charakteristika und auf die Umwelt in Küstenzonen)

Die Ausgangsstudie stellt auch die Antworten dar, mit denen diesen Hauptherausforderungen für die natürliche Umwelt begegnet wird, besonders die EU-Maßnahmen wie die Wasser-Rahmenrichtlinie, die Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie, die FFH- und Vogelschutzrichtlinie, die Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung, die Richtlinie zur strategischen Umweltprüfung und die Umwelthaftungsrichtlinie.

## Empfehlungen für zukünftiges Handeln auf der Partnerschaftsebene

Die Ausgangsstudie hat zu mehreren Schlüsselempfehlungen auf der Partnerschafts- oder Netzwerkebene geführt:

Verwaltung:

- Schaffung einer formellen Einheit, die das Netzwerk mit Vertretungsverantwortung auf der europäischen und internationalen Ebene repräsentiert und in der Lage ist, die Stimmen der einzelnen und aller Meerengen zu sammeln und zu kommunizieren
- Strukturierung dieser Einheit, um eine Rotation des Vorsitzes sicherzustellen, mit Wahl eines durch eine Meerenge nominierten Präsidiums in jedem Jahr (oder in jeder Periode) und Auswahl von Schwerpunktthemen für jede Periode
- Einrichtung eines Komitees der europäischen Meerengen mit gewählten regionalen Abgeordneten, das Themen diskutiert, regelmäßige Sitzungen abhält, Initiativen ausarbeitet und Mittel beantragt, um gemeinsame Aktivitäten zu fördern (Verbesserung der Verwaltung oder Projekte)
- Erarbeitung von Strategien (kurz-, mittel- und langfristig) und entsprechender Aktionspläne
- Identifizieren von Prioritäten für verschiedene Meerengen – Meldung von Prioritäten an die Europäische Kommission in einem formellen Dokument
- Teilnahme an Beratungen von Beteiligten und an Veranstaltungen auf EU-Ebene

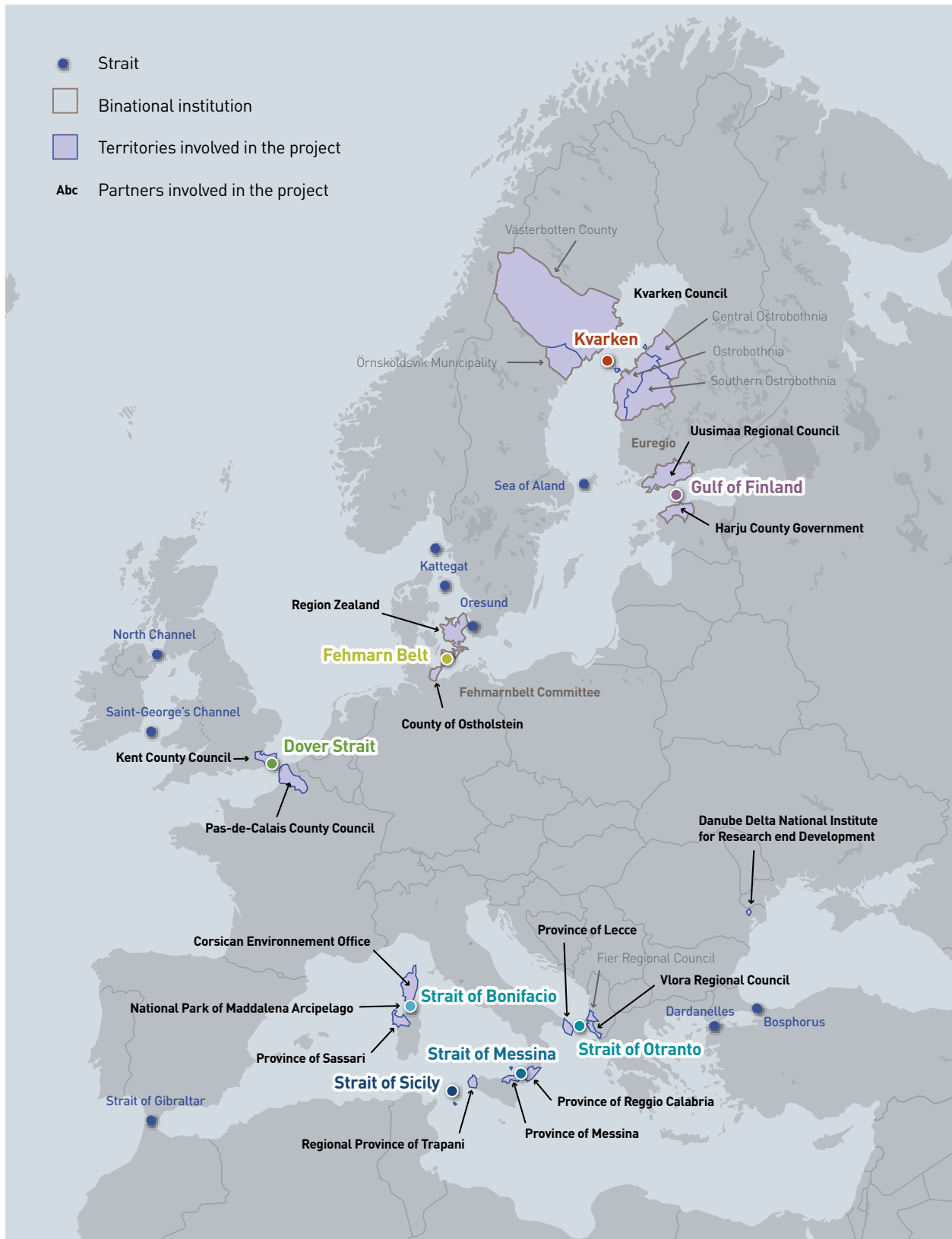
Kapazitätsaufbau/Wissensvermittlung:

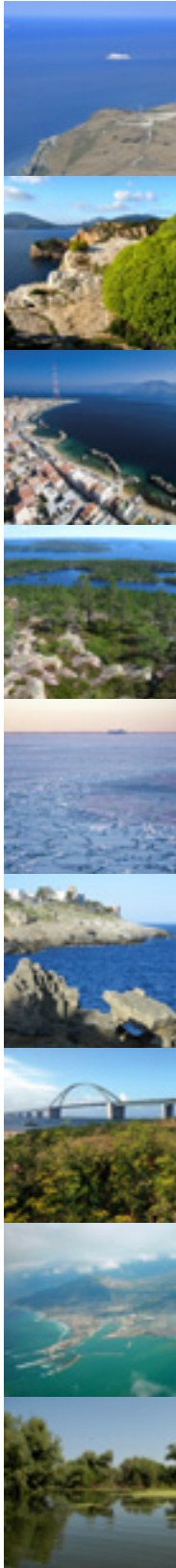
- Sammeln sozioökonomischer und wissenschaftlicher Umweltinformationen und -daten auf verschiedenen Ebenen: lokal, regional und grenzübergreifend
- Aufbau gemeinsamer Datenbanken oder einer gemeinsamer Datenbank
- Bereitstellen von Daten für verschiedene Partner des Netzwerks, Information über die methodischen Ansätze und Instrumente für die Sammlung dieser Daten
- Umsetzung von Instrumenten, formellen Prozessen und strukturierten Initiativen zur Fortführung des Erfahrungs- und Wissensaustausches zwischen europäischen Meerengen
- Aufbau von Beziehungen und Erfahrungs- und Wissensaustausch mit nicht-europäischen Meerengen zur Schaffung von Initiativen und zum Identifizieren gemeinsamer Themen
- Aufbau eines Expertennetzwerkes mit Spezialisierung auf Meerengenthemen und grenzübergreifende Themen, das für das Netzwerk bei der Entwicklung von Fachwissen zu gemeinsamen Themen Hilfe leistet
- Entwicklung neuer Forschungsprojekte (wegen begrenzter Daten) zu Artenvielfaltssystemen und Auswirkungen von Druck auf die Artenvielfalt

Gemeinsam zu entwickelnde Handlungsfelder:

- Maritime Sicherheit im Kontext des zunehmenden Verkehrs
- Möglichkeit zur Entwicklung neuer Dienstleistungen und Aktivitäten, um den Mehrwert des maritimen Verkehrs zu sichern
- Opportunity to create (incomplete) Möglichkeit zur Schaffung...
- Auswirkungen und Nutzen inländischer Aktivitäten und Entwicklung der Küsten- und Meeresgebiete

# Wer sind die 16 NOSTRA-Partner?





## 8 meerengen

■ **Straße von Dover** (Frankreich/Großbritannien) ■

■ **Straße von Bonifacio** (Frankreich/Italien) ■

■ **Straße von Messina** (Italien/Italien) ■

■ **Kvarken** (Finnland/Estland) ■

■ **Finnischer Meerbusen** (Finnland/Estland) ■

■ **Straße von Otranto** (Italien/Albanien) ■

■ **Fehmarnbelt** (Deutschland/Dänemark) ■

■ **Straße von Sizilien** (Italien/Tunesien) ■

## 1 delta

■ **Donaudelta** (Rumänien) ■

Zwar ist das Donaudelta keine Meerenge, doch ist es mit dem Projekt assoziiert, weil ein osteuropäischer Partner gebraucht wurde und weil das Nationale Forschungs- und Entwicklungsinstitut Donaudelta Teil des INTERREG IVC-Projekts DELTANET war. Es war eine Gelegenheit, eine Verbindung zwischen zwei Projekten herzustellen, die ähnlich sind (Netzwerke von Regionen mit geografischer Spezifik, Themen der Artenvielfalt und des Naturerbes), und Mehrwert für NOSTRA zu schaffen.

## Straße von Dover



## Straße von Dover





## Charakteristika der Meerenge

Die Straße von Dover ist als das Territorium definiert, das die Passage des Meeresbeckens des Ärmelkanals zur Nordsee markiert sowie die Grenze zwischen Großbritannien (Dover) und dem europäischen Kontinent (Calais, Frankreich). Die Meerenge ist nur 32km (20 Meilen) breit und flach (teilweise nur 20 Meter).

Für die Zwecke von NOSTRA und für die Ausgangsstudie wurde die Meerenge als das Gebiet definiert, das von der Grenze zwischen East Sussex und Kent (Dungeness) bis Berck reicht, wobei die nördliche Linie von North Foreland (nahe Margate) zur französisch-belgischen Grenze verläuft.

Die Straße von Dover ist einer der meistbefahrenen Seewege der Welt. Auf beiden Seiten der Meerenge sind die Häfen von besonderer Bedeutung: Dover und Calais sind Europas meistgenutzte Personenfährhäfen, trotz der Eröffnung des Kanaltunnels im Jahr 1994. Das unterstreicht die Bedeutung, wie auch das fast kontinuierliche Wachstum der Ströme über den Ärmelkanal hinweg. Der Hafen von Dover ist gleichermaßen wichtig für den Frachttransport als meistgenutzter Hafen für roll-on/roll-off (RORO) in Europa. 90% der britischen Fracht kommt über die Meerenge. Luftverschmutzung, der Trend zu wachsendem Verkehr und die Auswirkungen der Stickoxidgesetzgebung machen den Verkehr zu einem Hauptthema für die Straße von Dover. Die Häfen und der Kanaltunnel sind lebenswichtig für die wirtschaftliche Entwicklung. Die Häfen von Boulogne-sur-mer und Calais sind der wichtigste französische Hafen für die Seefischerei bzw. der viertwichtigste für den gewerblichen Verkehr. Die Meerenge ist weiterhin besonders wichtig wegen ihrer Artenvielfalt, für die Fischerei, wegen des landschaftlichen Wertes, der Bedeutung für die Kultur und wegen des Tourismus. Auf dem Meeresboden gibt es viele Schiffswracks, mit einigen Zeugnissen der Seefahrt aus der Bronzezeit.

Schutzgebiete wie die 2 Kaps und das Landschaftsschutzgebiet Kent Downs mit Kreideklippen und Kreidehügeln sind ein wesentlicher Teil der Identität und des Kulturerbes der Meerenge und haben ihren Platz in den jeweiligen nationalen historischen Ereignissen.

Diese Landschaften mit Ansichten der Straße von Dover sind wichtig für den Tourismus und auch für die Lebensqualität. Internationale Anerkennung für diese Gebiete und den größeren Meerengenbereich ist eine gemeinsame Hoffnung des Kent County Council und des Departementsrates von Pas-de-Calais. Die Entwicklung der Identität der Straße von Dover als ein gemeinsamer Meeresraum und die Konzentration auf diesbezügliche Tourismusinitiativen wie das Schaffen von Räumen würden beide Organe gern vorantreiben.

## Beteiligte Partner

### ■ Federführender Partner: Departementsrat von Pas-de-Calais – Frankreich

Der Departementsrat von Pas-de-Calais ist eine französische lokale Behörde an der Straße von Dover. Er entwickelt Aktivitäten in Bezug auf soziale Inklusion, Nahverkehr, Raumplanung und die Umwelt. Er unterstützt den Schutz der Artenvielfalt der Meerenge, insbesondere durch den Betrieb der Grand Site des Deux-Caps, anerkannt als Grand Site de France.

Website [www.pasdecalais.fr](http://www.pasdecalais.fr)

### ■ Kent County Council (KCC) – Großbritannien

KCC ist die strategische Behörde für Kent in Bezug auf Küstenthemen, aber es gibt weitere 8 Bezirksbehörden entlang der Küste von Kent, von denen 3 einen Küstenstreifen an der Straße von Dover haben. Der KCC arbeitet partnerschaftlich mit diesen Behörden an Küstenthemen sowie an nationalen marinen Themen mit mehreren Organisationen, vorwiegend mit der Marine Management Organisation.

Website [www.kent.gov.uk](http://www.kent.gov.uk)

## Hauptempfehlungen der NOSTRA-Ausgangsstudie für die Meerenge

**Verwaltung:** Umsetzung einer einzigen Struktur für die Vertretung der Meerenge, für die Klärung des Vorgehens bei Themen der Artenvielfalt, für die Entwicklung eines Netzwerks von Beteiligten, das öffentliche Institutionen, den Privatsektor und die Forschung in Schlüsselsektoren vertritt.

**Wissen:** Entwicklung, Aktualisierung und Verbreitung gemeinsamen und grenzübergreifenden Wissens zur Artenvielfalt, zur natürlichen Umwelt und zu den Auswirkungen des menschlichen und natürlichen Drucks auf die Artenvielfalt und auf die natürliche Umwelt.

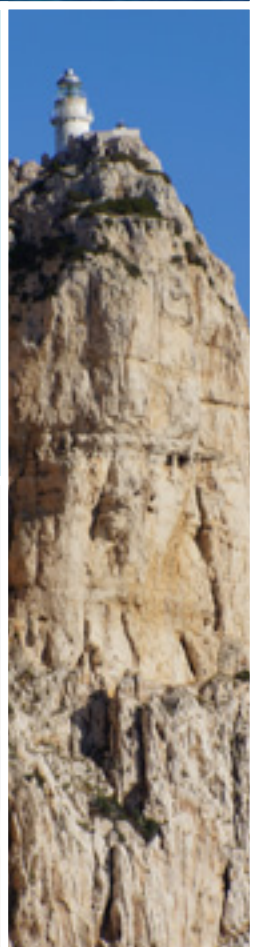
**Aktionen:** Austausch von Erfahrungen und guten Praxisbeispielen zwischen grenzübergreifenden Partnern, Umsetzung grenzübergreifender Aktionen als Antwort auf die gemeinsame Herausforderung der Luftverschmutzung durch den Verkehr, Integration der Herausforderungen der Artenvielfalt im landwirtschaftlichen Sektor in Kent, Schaffung von Beschäftigungsmöglichkeiten durch die Entwicklung grenzübergreifender Geschäftsmöglichkeiten, um dem wirtschaftlichen Abstieg entgegenzuwirken, Umsetzung einer gemeinsamen Strategie zur Beurteilung und Reduzierung der Auswirkungen der Verkehrsinfrastruktur auf die Meerenge.



## Straße von Bonifacio



## Straße von Bonifacio



## Charakteristika der Meerenge

Die Straße von Bonifacio liegt zwischen Korsika und Sardinien. Sie verbindet das Sardische Meer und das Tyrrhenische Meer. Sie unterliegt dem "Recht der unbehinderten Transitdurchfahrt", obwohl der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) die Meerenge und die angrenzenden Gebiete als besonders sensibles Meeresgebiet (PSSA) ausgewiesen hat. In der Meerenge gibt es intensiven gewerblichen Verkehr und Freizeitschiffsverkehr, und sie ist für ihre Gefahren durch Winde, Strömungen, Untiefen und Riffe bekannt. Zur Meerenge gehören ein geo-mariner Nationalpark und ein Meeresschutzgebiet an beiden Küsten. Verwaltet wird sie gemeinsam durch O.E.C und P.N.A.L.M., die den Meeresspark E.G.T.C – Internationaler Meeresspark Straße von Bonifacio (GECT-PMIBB) eingerichtet haben.

## Beteiligte Partner

### ■ Korsische Umweltbehörde (O.E.C) – Frankreich

Die Korsische Umweltbehörde ist eine öffentlich-gewerbliche Einrichtung mit Verantwortung für strategische Planung und den Schutz und die Förderung des Naturerbes der Region. Die OEC ist die Umweltbehörde für Maßnahmen der Korsischen Territorialbehörde.

Website [www.oec.fr](http://www.oec.fr)

### ■ Provinz Sassari – Italien

Die Provinz Sassari koordiniert die gemeinsamen Handlungen der nordwestsardischen öffentlichen und privaten Beteiligten für die nachhaltige Entwicklung des Gebietes.

Website [www.provincia.sassari.it](http://www.provincia.sassari.it)

### ■ Nationalpark Maddalena Arcipelago – Italien

Der Nationalpark Maddalena Arcipelago (PNALM) ist ein geo-mariner Park, der den sardischen Teil der Straße von Bonifacio umfasst. Der PNALM ist für Schutz und Förderung des Naturerbes des Gebietes verantwortlich.

Website [www.lamaddalenapark.it](http://www.lamaddalenapark.it)

## Hauptempfehlungen der NOSTRA-Ausgangsstudie für die Meerenge

**Verwaltung:** Entwicklung eines Netzwerks von Beteiligten, die öffentliche Institutionen, den Privatsektor und die Forschung in Schlüsselsektoren vertreten.

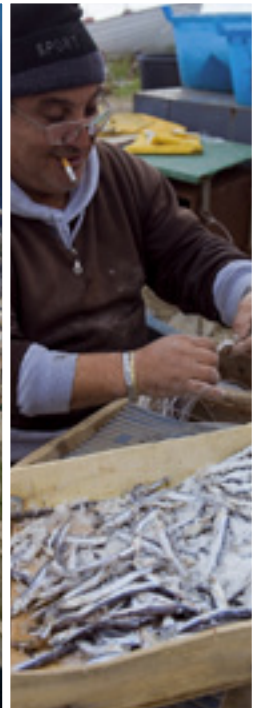
**Wissen:** Eingehen auf den Druck auf die Artenvielfalt und die natürliche Umwelt und die entsprechenden Auswirkungen, Beurteilung der Auswirkungen der Entsorgung von Gefahrstoffen auf die natürliche Umwelt der Meerenge (das könnte zu Handeln auf internationaler Ebene führen), Erarbeitung von Wissen und Analyse der wirtschaftlichen und sozialen Ströme zwischen den beiden Seiten der Meerenge sowie Entwicklung von Instrumenten zum Beobachten dieser Ströme.

**Aktionen:** Förderung von Arbeitsplätzen und Ausbildung, Identifizieren von Beschäftigungsmöglichkeiten in Bezug auf den integrierten Umgang mit der Artenvielfalt und der natürlichen Umwelt in grenzübergreifenden Partnerschaften (z. B. in Seetransport, Tourismus, Lokalplanung, lokaler handwerklicher Fischerei und Landwirtschaft), Hervorheben der kulturellen Identität der Meerenge und Entwicklung neuer Geschäftsmöglichkeiten in Bezug auf diese Identität, Entwicklung gemeinsamer Strategien und Handlungen zur Förderung des nachhaltigen Verkehrs (insbesondere Güterstraßenverkehr von und zu den Fährhäfen), Entwicklung gemeinsamer Aktionen zur einheitlichen Behandlung des Freizeitschiffsverkehrs.

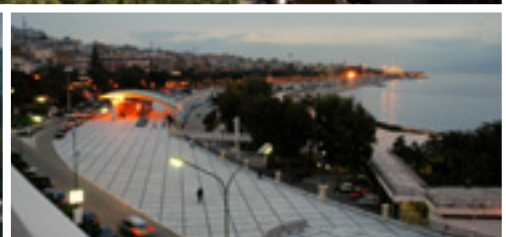
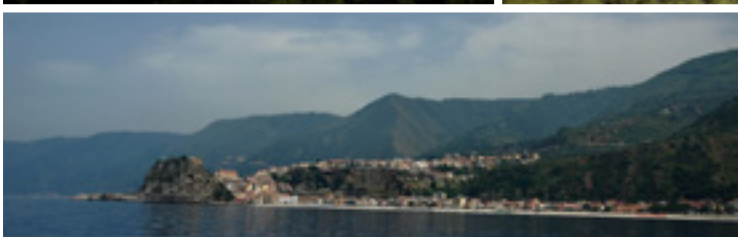
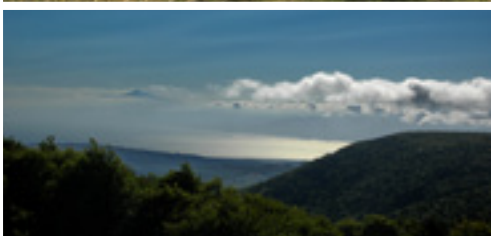




## Straße von Messina



## Straße von Messina





## Charakteristika der Meerenge

Die Straße von Messina in zentraler Lage im Mittelmeer verbindet Sizilien mit Europa und bildet eine Brücke zu den afro-asiatischen Ländern Nordafrikas und des Nahen Ostens. Historisch stellt die Meerenge eine Verbindung zwischen Ost und West, Nord und Süd im Mittelmeer dar. Ihre Einzigartigkeit beruht auf ihrer Landschaftsform, ihrem Bild als ein mythisches Land und ihrer Funktion als ein unschätzbar wertvolles Wissenschaftslabor wegen ihrer natürlichen und historischen Merkmale (thalassografisch, seismisch, biologisch). Ihre hydro-geologischen Bedingungen sind einmalig, und ihre Flora und Fauna sind ebenso ungewöhnlich. Auf internationaler Ebene ist die strategische Position der Meerenge der Schlüssel für die Umwandlung dieses Gebietes in eine Logistikplattform für lokal-globale Beziehungen. Die Territorien der Provinz Messina und der Provinz Reggio Calabria ziehen wegen ihren identischen geo-klimatischen Bedingungen erheblichen Touristenverkehr an und sind strategische Tourismusgebiete in Süditalien.

## Beteiligte Partner

### ■ Provinz Messina - Italien

Die Provinz Messina beteiligt sich an strategischer Raumplanung und an Programmen einschließlich Umweltschutz und Risikovermeidung. Leider musste die Provinz Messina das NOSTRA-Projekt vorzeitig verlassen.

**Website** [www.provincia.messina.it](http://www.provincia.messina.it)

### ■ Provinz Reggio Calabria – Italien

Die Provinz Reggio Calabria entwickelt Planungsaktivitäten in Bezug auf Umweltschutz und Risikovermeidung.

**Website** [www.provincia.rc.it](http://www.provincia.rc.it)

## Hauptempfehlungen der NOSTRA-Ausgangsstudie für die Meerenge

### Verwaltung:

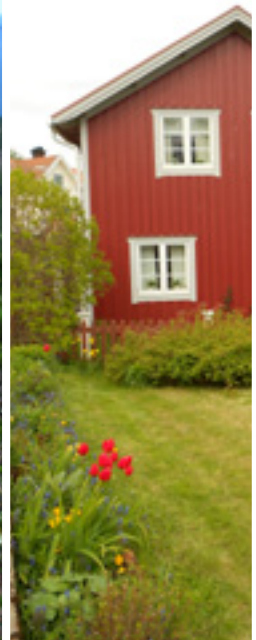
- Schaffung einer einzigen Einheit für die Verwaltung der Meerenge (fehlende Integration zwischen terrestrischer und mariner Arbeit).
- Über das NOSTRA-Projekt könnte die EU helfen und Koordination auf lokaler Ebene einleiten. Mögliche Initiativen sind Hilfe dabei, lokalen Jugendlichen zu vermitteln, dass sie das Kultur- und Naturerbe des Gebietes als etwas Wertvolles und Entwicklungswürdiges anerkennen, und Hilfe für junge Menschen, damit sie mit den örtlichen Behörden arbeiten und eine neue, andere Sichtweise mitbringen.



PROVINCIA REGIONALE  
DI MESSINA



## Kvarken



Kvarken



## Charakteristika der Meerenge

Die engste Stelle des Bottnischen Meerbusens zwischen Schweden und Finnland heißt Kvarken. Die Entfernung von Küste zu Küste beträgt etwa 80 km und zwischen den äußersten Inseln nur etwa 25 km. Der Kvarken teilt den nördlichen Bottnischen Meerbusen vom südlichen und bildet eine seichte Unterwasserschwelle im Bottnischen Meerbusen. Die Region Kvarken besteht aus den Bezirken Ostrobothnien, Süd-Ostrobothnien und Zentral Ostrobothnien in Finnland und dem Bezirk Västerbotten und der Kommune Örnsköldsvik in Schweden. Auf der finnischen Seite gibt es eine große Inselgruppe mit vielen Inseln, von denen viele dauerhaft bewohnt sind. Der Küstenstreifen und die Strände sind flach, und weil sich das Land jedes Jahr um etwa 0,8 mm hebt, verändert sich die Landschaft in der Inselgruppe schnell. Das Festland Ostrobothnien ist ein Tiefland mit kleinen Flüssen und fruchtbarem Boden. Auf der schwedischen Seite ist die Inselgruppe kleiner und die Strände sind steiler. Besonders im südlichen Teil von Västerbotten und in Örnsköldsvik im Bereich der Hohen Küste ist die Inselgruppe ganz anders als in Finnland. Die Kvarken-Inselgruppe und die Hohe Küste in Schweden bilden zusammen ein grenzübergreifendes UNESCO-Weltnaturerbe. Der Status UNESCO-Weltnaturerbe wurde wegen der einzigartigen geologischen Formationen in dem Gebiet vergeben, und weil dieses Gebiet der beste Ort der Welt ist, um die Landhebung zu beobachten.

## Beteiligte Partner

### ■ Kvarken-Rat – Finnland/Schweden

Der Kvarken-Rat ist ein grenzübergreifender binationaler Zusammenarbeitsverbund von Kommunal- und Regionalbehörden. Der Kvarken-Rat wurde 1972 gegründet und hat seitdem über 100 grenzübergreifende Projekte in den Bereichen Tourismus, Verkehr, Kultur und Umweltschutz durchgeführt.

**Website** [www.kvarken.org](http://www.kvarken.org)

## Hauptempfehlungen der NOSTRA-Ausgangsstudie für die Meerenge

**Verwaltung:** Die unterschiedlichen Verwaltungsstrukturen (Zentralisierung gegenüber Dezentralisierung) auf beiden Seiten der Meerenge können Chancen für die Regionalbehörden beider Länder bieten, voneinander zu lernen. Die Einbeziehung des Privatsektors sollte gefördert werden.

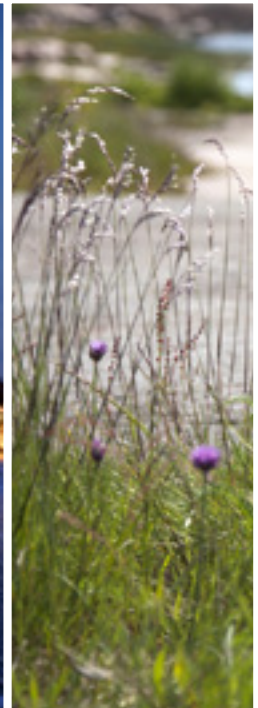
**Wissen:** Stärkung des Kapazitätsaufbaus (Wissensaustausch zwischen Schweden und Finnland ausbalancieren, mehr technische Experten in finnischen Regionalbehörden ...), Durchführung meeresbeckenspezifischer Studien, Entwicklung des Wissensaustausches zwischen akademischen Forschern (der lokalen Universitäten) und regionalen Regierungsstellen.

**Aktionen:** Stärkere Zusammenarbeit zwischen Regierungsstellen auf der finnischen Seite zur Reaktion auf Meeresküstenthemen, stärker dezentralisierte Entscheidung auf der schwedischen Seite für schnellere Reaktion auf Umweltthemen, Entwicklung von Aktionsplänen und Handreichungen, damit die Wirtschaftsbranchen besser verstehen, wie ihr Geschäft von der marinen Artenvielfalt und den Ökosystemen abhängt, Identifizieren neuer Beschäftigungschancen im Zusammenhang mit Artenvielfalt und Ökosystemen, Schaffen einer gemeinsamen Datenbank zur marinen Artenvielfalt.





## Finnischer Meerbusen



## Finnischer Meerbusen





## Charakteristika der Meerenge

Der Finnische Meerbusen ist der östlichste Arm der Ostsee und erstreckt sich zwischen Finnland (im Norden) und Estland (im Süden) bis nach St. Petersburg in Russland. Größere Städte am Meerbusen sind Helsinki, Tallinn und St. Petersburg. Der Hafen Tallinn (mit den Häfen Muuga und Paldiski) und der Hafen Helsinki sind die meistgenutzten Häfen der Ostsee. Die östlichen Teile des Finnischen Meerbusens gehören zu Russland, und einige der wichtigsten Häfen Russlands befinden sich in der Nähe von St. Petersburg. Der Finnische Meerbusen ist in wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht und unter Umweltaspekten ein entscheidender Seeweg und ein wichtiges maritimes Gebiet für die Regionen Harju (Estland) und Uusimaa (Finnland). Über 7,5 Millionen Passagiere überqueren jährlich mit Fähren den Seeweg zwischen Helsinki und Tallinn. Der Meerbusen ist normalerweise von Ende November bis Ende April zugefroren und hat eine reiche Vielfalt aquatischer und terrestrischer Arten.

## Beteiligte Partner

### ■ Bezirksregierung von Harju – Estland

Die Bezirksregierung von Harju (HCG) ist eine estnische Regionalbehörde mit Verantwortung für Raumplanung, nachhaltige, ausgewogene Entwicklung und Entwicklungszusammenarbeit auf regionaler Ebene.

**Website** [harju.maavalitsus.ee](http://harju.maavalitsus.ee)

### ■ Regionalrat von Uusimaa – Finnland

Der Regionalrat von Uusimaa ist für regionale Entwicklungspläne und für die Umsetzung strategischer Aktivitäten mit lokalen öffentlichen und privaten Beteiligten verantwortlich.

**Website** [www.uudenmaanliitto.fi](http://www.uudenmaanliitto.fi)



## Hauptempfehlungen der NOSTRA-Ausgangsstudie für die Meerenge

**Verwaltung:** Schaffung einer EGTC (Europäische Gruppe für Territoriale Kooperation), die sich der Umsetzung territorialer Kooperationsprojekte widmet, welche vom ERDF (Europäischer Fonds für Regionalentwicklung) oder ESF (Europäischer Sozialfonds) mitfinanziert werden, Einrichtung von Arbeitsgruppen zum Sammeln von Experten für besondere Themen auf der finnischen Seite, gemeinsame Projekte mit dem Ziel der Meeresraumplanung.

**Wissen:** Verbesserung der estnischen Datenbank zu Meeresschutzgebieten unter Verwendung von Forschungsarbeiten, Aufforderung zum Wissensaustausch zwischen beiden Seiten des Meerbusens durch Entwicklung, Aktualisierung und Verbreitung gemeinsamen und grenzübergreifenden Wissens über marine Vielfalt und Umwelt (Webportal), Ermunterung zum Wissensaustausch mit anderen Ländern im Ostseeraum.

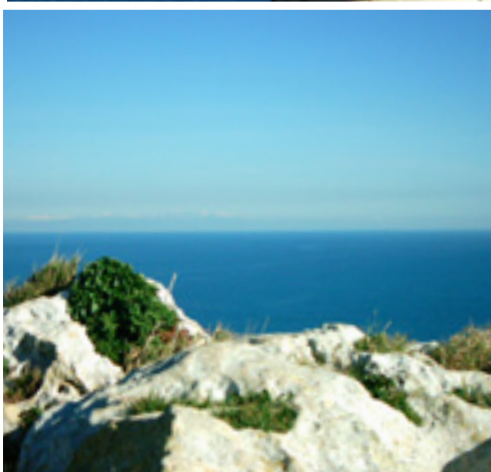
**Aktionen:** maritimes Management (Entwicklung eines gemeinsamen Logistikkorridors) zur Verbesserung der Infrastruktur von Logistikbereichen und Häfen, Naturschutz (insbesondere Zugvögel), Verkehrsinfrastruktur (Machbarkeitsstudie zu einer festen Verbindung zwischen Helsinki und Tallinn wird stark empfohlen).



## Straße von Otranto



## Straße von Otranto



## Charakteristika der Meerenge

Die Straße von Otranto verbindet das Adriatische Meer mit dem Ionischen Meer und trennt Italien von Albanien. Ihre Breite zwischen Kepi i Gjuhes, Karaburun, Albanien und Punta Palascia, östlich von Salento, ist weniger als 72 km (45 Meilen). Die Meerenge ist nach der italienischen Stadt Otranto benannt. Die Straße von Otranto hat eine sehr strategische Lage und war über Jahrhunderte der Schlüssel zur Kontrolle des gesamten Verkehrsstroms aus dem Mittelmeer in die Adria. Hier gibt es ein großes Aufkommen an legalem und illegalem Schiffsverkehr. Die Tourismusbranche hat in den letzten Jahren einen ständigen Aufwärtstrend erfahren. Das Meer vor Otranto gehört zu den saubersten in Italien und weist eine Vielfalt von Fischen auf. Fischerei wird weithin ausgeübt.

## Beteiligte Partner

### ■ Provinz Lecce – Italien

Die Provinz Lecce hat Aufgaben in den Bereichen Wirtschaftsentwicklung, Tourismus, Raumplanung und Verkehr.

**Site internet** [www.provincia.le.it](http://www.provincia.le.it)

### ■ Regionalrat von Vlora – Albanien

Der Regionalrat von Vlora ist für Regionalstrategien, Wirtschaftsentwicklung und Umweltschutz zuständig.

**Website** [www.qarkuvlore.gov.al](http://www.qarkuvlore.gov.al)



## Hauptempfehlungen der NOSTRA-Ausgangsstudie für die Meerenge

**Verwaltung:** Umsetzung einer einzigen Struktur, die die Meerenge repräsentieren könnte und der Zusammenarbeit zwischen den Ländern der Adria eine langfristige Perspektive gibt, Entwicklung von Instrumenten für die Zusammenarbeit auf der Regional- oder Provinzebene, Klärung des Vorgehens für Entscheidungen zu Themen in Bezug auf Artenvielfalt, Schaffung eines Netzwerks von Beteiligten, die öffentliche Institutionen, den Privatsektor und die Forschung in Schlüsselbereichen vertreten, Entwicklung der Zusammenarbeit zwischen Albanien und Italien im Rahmen technischer Initiativen, Schaffung einer formellen Struktur für die Arbeit an der Verantwortung von Beteiligten in Bezug auf die Schädigung der Artenvielfalt in internationalen Gewässern.

**Wissen:** Entwicklung, Aktualisierung und Verbreitung gemeinsamen und grenzübergreifenden Wissens über Artenvielfalt und natürliche Umwelt und über die Auswirkungen von menschlichem und natürlichem Druck auf Artenvielfalt und natürliche Umwelt; Klärung, welche Arten von Druck für Küstenerosion verantwortlich sind, Klärung der Auswirkungen des maritimen Verkehrs auf natürliche Ressourcen, Feststellen der Auswirkungen des Tourismus auf Küsten- und Inlandsumwelt.

**Aktionen:** Austausch von Erfahrungen und gute Praxisbeispielen zwischen grenzübergreifenden Partnern, Verbesserung der Arbeitsplatzförderung und Ausbildung und Identifizieren von Beschäftigungschancen in Bezug auf den integrierten Umgang mit Artenvielfalt in grenzübergreifenden Partnerschaften (in Seeverkehr, Tourismus, Lokalplanung, Fischerei und Landwirtschaft), Arbeit mit lokalen Kommunen in Naturschutzgebieten zur Schaffung von lokalem Nutzen und zur gleichzeitigen Verbesserung des Schutzes der Artenvielfalt.





## Fehmarnbelt



## Fehmarnbelt





## Charakteristika der Meerenge

Der Fehmarnbelt ist eine Meerenge, die in der westlichen Ostsee die Kieler Bucht und die Mecklenburger Bucht verbindet und zwischen der deutschen Insel Fehmarn und der dänischen Insel Lolland liegt. Ein Fährverkehr verbindet die Häfen Puttgarden und Rødby auf den beiden Inseln.

Die Meerenge umfasst ein 18 km (10 nautische Meilen) breites Gebiet mit Tiefen von 20–30 Meter. Die Strömungen in der Meerenge sind schwach und hängen vorwiegend vom Wind ab. Der Fehmarnbelt ist eine sehr wichtige Route für den Transport von Passagieren und Gütern zwischen Skandinavien und Nordeuropa. Er ist auch eine der wichtigsten Schifffahrtsrouten von der Ostsee durch den Großen Belt in den Atlantik, durch die große Containerschiffe und Öltanker mit erheblichem Tiefgang passieren müssen. Die dänischen und deutschen Behörden planen den Bau eines Tunnel für den gewerblichen und privaten Verkehr durch die Meerenge. Der Fehmarnbelt wird durch das binationale Fehmarnbelt-Komitee verwaltet.

## Beteiligte Partner

### ■ Region Seeland – Dänemark

Die Region Seeland ist als dänische Lokalbehörde zuständig für die lokale staatliche Planung von Verkehr und Infrastruktur.

**Website** [www.regionsjaelland.dk](http://www.regionsjaelland.dk)

### ■ Kreis Ostholstein – Deutschland

Der Kreis Ostholstein ist die deutsche Behörde für öffentliche grenzübergreifende Dialogprozesse zum Management des Fehmarnbelt und benachbarter Territorien.

**Website** [www.kreis-oh.de](http://www.kreis-oh.de)

## Hauptempfehlungen der NOSTRA-Ausgangsstudie für die Meerenge

**Verwaltung:** Schaffung einer EGTC (Europäische Gruppe für Territoriale Kooperation), Rationalisierung der Anzahl von Kooperationsstrukturen (zu viele grenzübergreifende Kooperationsstrukturen).

**Wissen:** Notwendigkeit, die Zusammenarbeit auf der Basis von Wissensaustausch auszuweiten (insbesondere zum Thema Artenvielfalt); Notwendigkeit, systematisch verschiedene Faktoren mit Auswirkungen auf Artenvielfalt und Ökosysteme in der Region zu untersuchen.

**Aktionen:** Sorge um die langfristige Nachhaltigkeit (nachhaltige Nutzung von Ressourcen der Artenvielfalt), die in die Regionalentwicklungspläne auf beiden Seiten der Meerenge integriert werden sollte; Notwendigkeit, Maßnahmen für Artenvielfalt und Naturschutz in beiden Regionen zu stärken (was zum Entstehen grüner Arbeitsplätze führen und die lokalen Lebensverhältnisse verbessern kann).



KREIS  
OSTHOLSTEIN



## Straße von Sizilien



## Charakteristika der Meerenge

Die Straße von Sizilien liegt zwischen Sizilien und Tunesien. Die Insel Pantelleria liegt in der Mitte der Meerenge. An der engsten Stelle der Meerenge, zwischen Capo Feto in der Nähe von Mazara del Vallo und Kap Bon bei El Haouaria beträgt ihre Breite etwa 145 km. Ihre maximale Tiefe ist 316 m. Tiefenströmungen in der Meerenge laufen von Ost nach West, während eine oberflächennahe Strömung in entgegengesetzter Richtung läuft. Dieser ungewöhnliche Wasserstrom ist für Ozeanografen von Interesse. Die Meerenge ist eine der wichtigsten Stellen des Unterwassererbes weltweit. Sie ist auch einer der Hauptseefahrtswege und einer der meistgenutzten Fischgründe im Mittelmeer. Die Meerenge ist das europäische Tor zum Maghreb und zu Nordafrika.

## Beteiligte Partner

### ■ Regionalprovinz Trapani – Italien

Die Provinz Trapani ist die sizilianische Grenze der Straße von Sizilien. Sie führt Grenzzusammenarbeitsprogramme durch (wissenschaftliche Forschung, Umwelt und Kultur).

Website [www.provincia.trapani.it](http://www.provincia.trapani.it)



## Hauptempfehlungen der NOSTRA-Ausgangsstudie für die Meerenge

**Verwaltung:** Es mangelt an Planung und Koordinationsmaßnahmen mit dem Ziel der Lenkung privater und öffentlicher Finanzierung. In diesem Zusammenhang könnte das Verfahren zum integrierten EU-Umgang mit Meerengen dabei helfen, einige Blockaden zu beseitigen. Allerdings sind die besondere Lage der Meerenge (Italien-Afrika) und die schwierigen Beziehungen mit den tunesischen Behörden, die sehr strikt in Bezug auf die nationalen Meeresgebiete sind, Schlüsselthemen für das Gebiet. Besonders gilt das für die Fischereipraxis, denn die EU und Tunesien haben keinen gemeinsamen gesetzgeberischen Ansatz für die Fischerei in internationalen Meeresgebieten. Zur Lösung der Situation und für ein integriertes Management wären internationale Abkommen erforderlich, die es zur Zeit nicht gibt. Auf lokalerer Ebene fehlen die Stellen für die Umweltzertifizierung von Fischereiprodukten und für ein integriertes Netzwerk zur Förderung des Tourismus.

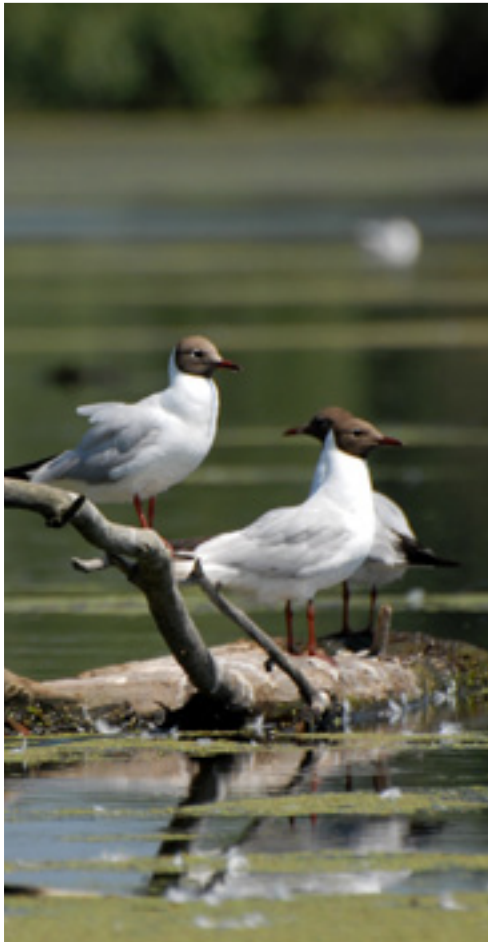




## Donaudelta



## Donaudelta



## Charakteristika des Gebietes

Das Donaudelta (Delta Dunarii) ist das besterhaltene Delta auf dem Kontinent. Es befindet sich im südöstlichen Teil Europas, am Ende der Donau, die ein hydrografisches Becken von 817.700 km<sup>2</sup> hat (was 8% des Kontinents entspricht). Der größte Teil des Donaudeltas liegt in Rumänien (Bezirk Tulcea), während sein nördlicher Teil, am linker Ufer des Flussarms Chilia, in der Ukraine ist (Bezirk Odessa). Die Donau verzweigt sich im Delta in drei Flussarme: Chilia, Sulina und Sfântul Gheorghe. An der Mündung jedes dieser Wasserläufe bildet sich neues Land, und das Delta dehnt sich weiterhin aus. Diese alluviale Tiefebene, die zumeist von Feuchtgebieten und Wasser bedeckt ist, umfasst 23 natürliche Ökosysteme und 7 anthropische Ökosysteme.

## Beteiligte Partner

### ■ Nationales Forschungs- und Entwicklungsinstitut Donaudelta – Rumänien

Das Nationale Forschungs- und Entwicklungsinstitut Donaudelta (DDNI) hat sehr viel Erfahrung in der Erforschung und in Sicherung, Schutz und Handhabung des Naturerbes in empfindlichen geografischen Gebieten.

Website [www.ddni.ro](http://www.ddni.ro)









Teil II

## NOSTRA Beispiele guter Praxis

# Gemeinsame Verwaltung

## Warum Arbeit an grenzübergreifender Verwaltung?

Die Meerengen haben viele einzigartige Merkmale und sind oft grenzübergreifende Regionen. Das Thema Verwaltung ist wichtig für die Antwort auf die Herausforderungen, denen die Meerengen gegenüberstehen, besonders bei Umweltherausforderungen wie Schutz der Artenvielfalt oder Erhaltung des Naturerbes. Diese Themen müssen im großen Maßstab angegangen werden.

Wie in der NOSTRA-Ausgangsstudie hervorgehoben wurde, kommt ein Mangel an formellen Verwaltungsstrukturen oder einer gemeinsamen Strategie für eine Meerenge oft ans Licht, wenn lokale Behörden, die jeweils Teil einer Meerenge sind, zusammenarbeiten. Staatliche Themen können auf vielfältige Weise und auf verschiedenen Ebenen behandelt werden:

- Wer? Zusammenarbeit zwischen grenzübergreifenden Lokalbehörden, Einbeziehung von Privatunternehmen oder Organisationen der Forschung und der höheren Bildung.
- Was? formelle Verwaltungsstruktur, informelle regelmäßige Zusammenarbeit durch gemeinsame Initiativen.
- Wie? gemeinsame Entwicklungsstrategie, gemeinsame Planungsunterlagen.

## Welcher Ansatz für die gemeinsame Verwaltung von Meerengen?

Während der Workshops des NOSTRA-Projekts wurden mehrere gute Praxisbeispiele zu Verwaltungsthemen präsentiert. Sie alle geben Antworten auf lokale Fragen, können aber auch eine Quelle der Inspiration für Meerengen sein, die noch keine formelle Struktur für grenzübergreifende Verwaltung haben.

**Der Kvarken-Rat** wurde 1972 durch finnische und schwedische Lokalbehörden von beiden Seiten des Kvarken eingerichtet. Er ist eine grenzübergreifende Regionalorganisation mit Lenkungs- und Arbeitspersonal aus beiden Ländern.

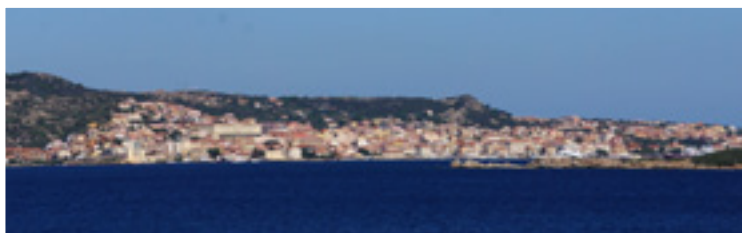
**Das Fehmarnbelt-Komitee** koordiniert die grenzübergreifende Zusammenarbeit (dänisch-deutsch) in der Fehmarnbelt-Region. Zum Komitee gehören dänische und deutsche Politiker und Vertreter von Kommunen und Kreisbehörden sowie Vertreter von Organisationen und Verbänden. Das Fehmarnbelt-Komitee hat das Ziel, die Fehmarnbelt-Region als ein Reiseziel auf der Entwicklungsachse zwischen Kopenhagen/Malmø und Hamburg zu positionieren und einen integrierten Prozess durch Empfehlungen und Unterstützung grenzübergreifender Aktivitäten zu sichern.

**Die europäische Gruppe für territoriale Zusammenarbeit / European Grouping of Territorial Cooperation (E.G.T.C)** des Internationalen Meeressparks Maddalena Arcipelago bringt die französische Umweltbehörde von Korsika und den italienischen Nationalpark Maddalena Arcipelago in einer einzigen grenzübergreifenden Organisation zusammen, die vom europäischen Recht anerkannt ist.

**Das Jahr des Finnischen Meerbusens** wird durch finnische, estnische und russische Lokalbehörden organisiert, um Lösungen für die nachhaltige Nutzung des Meeres durch gemeinsame Anstrengungen der drei Länder zu finden sowie im Rahmen verschiedener Veranstaltungen eine aktive Zusammenarbeit in Wissenschaft, Entscheidungsgremien und Gesellschaft zu gestalten.

**Das Entwicklungsprogramm der Vereinten Nationen / United Nations Development Programme (UNDP)**-Projekt ist eine Partnerschaft zwischen einer europäischen Region und einer Region eines Kandidatenlandes mit dem Zweck der Erleichterung der (nachhaltigen) Entwicklung der zwei Territorien. Umgesetzt wurde das in der Straße von Otranto zwischen italienischen und albanischen Lokalbehörden.

**Die Fehmarnbelt Tage** sind eine Veranstaltung mit dem Ziel, Verbindungen zwischen der deutschen und der dänischen Seite des Fehmarnbelt zu schaffen und neue Möglichkeiten der grenzübergreifenden Zusammenarbeit für die Meerenge zu identifizieren.





## Der Kvarken-Rat

- **Ort** Kvarken (Finnland/Schweden)
- **Partner** Kvarken-Rat
- **Zeitraumen** seit 1972
- **Finanzierung** Nordischer Ministerrat, Mitgliedsbeiträge



### Beschreibung?

Der Kvarken-Rat ist eine der offiziellen Grenzorganisationen des Nordischen Ministerrates. Ihm gehören mehrere Kommunal- und Regionalbehörden an: die Kommune Örnsköldsvik, die Region Västerbotten Vaasa, Seinäjoki, Kokkola, Pietarsaari, die Regionalräte von Ostrobothnien, Süd-Ostrobothnien und Zentral-Ostrobothnien. Die Organisation ist in Finnland eingetragen, aber das Personal kommt aus Finnland und Schweden, und es gibt je Land 6 Vorstandsmitglieder. Der Vorsitz im Rat rotiert alle zwei Jahre zwischen Umeå und Vaasa. Die Administration des Rates wird durch Mitgliedsbeiträge finanziert, und die Mittel des Nordischen Ministerrates werden vorwiegend zur Co-finanzierung grenzübergreifender Projekte eingesetzt.

### Ursprung des Praxisbeispiels

Die Region Kvarken ist durch ihre lange Geschichte mit grenzübergreifender Kommunikation, Beziehungen, Handel und einem gemeinsamen Kulturerbe geeint. Sie ist auch einer der 19 grenzübergreifenden Orte des UNESCO-Welterbes, seit 2000 (Hohe Küste) bzw. seit 2006 (Inselgruppe Kvarken). Daher ist es sinnvoll, die Entwicklung der Region in ihrer grenzübergreifenden Dimension zu betrachten.



### Ziele und Umsetzung

Der Kvarken-Rat hat das Ziel, für regionale Integration zu arbeiten und Zusammenarbeit im öffentlichen und privaten Sektor zu fördern, um Grenzhindernisse zu beseitigen und regionale Werte zu entwickeln. Aktuell arbeitet der Kvarken-Rat daran, den internationalen Verkehrs- und Kommunikationskorridor E12 quer über den Kvarken durch ein TEN-T-Projekt mit dem Namen Midway Alignment of the Botnian Corridor zu sichern und zu entwickeln. Der Kvarken-Rat hilft auch bei der Entwicklung der regionalen Infrastruktur, um Unternehmen der Region und höhere Bildung zu stärken und um Tourismus und Kultur zu entwickeln.

Dazu entwickelt der Rat Aktivitäten in den Bereichen Netzworkebildung und Lobbyarbeit, organisiert Konferenzen, leitet Studien, stellt Reisestipendien und Übersetzungsdienstleistungen bereit und hilft Organisationen dabei, regionale Grenzprojekte zu initiieren.

### Wesentliche Erfolgsfaktoren

Der Kvarken-Rat wird als gutes Praxisbeispiel angesehen, denn er bezieht lokale und regionale Behörden von beiden Seiten der Meerenge ein und fördert grenzübergreifende Entwicklungs- und Zusammenarbeitsprojekte. Zur Zeit wird die Umwandlung in eine EGTC erwogen: das wäre die erste in Nordeuropa. Dieses Praxisbeispiel könnte auf andere Meerengen übertragen werden, um die gemeinsame Verwaltung zu verbessern und gemeinsame Projekte an einer Meerenge zu erleichtern.



**KVARKENRÅDET**  
**MERENKURKUN**  
**NEUVOSTO**

**Kontakt** Direktor Mathias Lindström, Kvarken-Rat, mathias.lindstrom@kvarken.org

**Website** [www.kvarken.org](http://www.kvarken.org)

## EGTC in Bonifacio

- **Ort** Straße von Bonifacio (Frankreich/Italien)
- **Partner** Umweltbehörde von Korsika, Nationalpark Maddalena Arcipelago
- **Zeitraumen** seit 2012
- **Finanzierung** Mitgliedsbeiträge (mit regionalen, nationalen und europäischen Beiträgen)



### Beschreibung?

Seit 2006 (EC Nr. 1082/2006) besteht eine European Grouping of Territorial Cooperation (EGTC) als grenzübergreifende Struktur und juristische Person, die sich dem Management eines internationalen Territoriums widmet. Die EGTC des Internationalen Meeresparks Straße von Bonifacio (EGTC-PMIBB) vereint die französische Umweltbehörde von Korsika und den italienischen Nationalpark Maddalena Arcipelago in einer einzigen grenzübergreifenden Organisation, die vom europäischen Recht anerkannt ist. Das Hauptziel dieser EGTC ist die Konzentration auf Schutz, Management und Nutzung des Natur- und Kulturerbes der Straße von Bonifacio, um eine gemeinsame Strategie für die nachhaltige Entwicklung der Meerenge umzusetzen.

### Ursprung des Praxisbeispiels

Der Nationalpark Maddalena Arcipelago (auf Sardinien) und das Naturschutzgebiet Straße von Bonifacio (auf Korsika) wurden 1994 bzw. 1999 eingerichtet. Die Idee der Schaffung eines internationalen Meeresparks zwischen Korsika und Sardinien kommt aus den frühen 90-er Jahren. In der französisch-italienischen Absichtserklärung von 1993 wurde der Wille ausgedrückt, die internationale Anerkennung der einzigartigen Ökologie dieser Meerenge zu erreichen.



### Ziele und Umsetzung

Das Ziel der EGTC ist es, die Straße von Bonifacio als eine Funktionseinheit zu sehen und das Wissen über die Meerenge auf dieser Ebene zu verbessern. Sie ermöglicht es, Themen im größeren Maßstab anzugehen und zur Lösungsfindung bei schwierigen Themen auf beiden Seiten der Meerenge beizutragen (Seeverkehr, Tourismusströme ...). Unter anderem hilft die EGTC bei der Umsetzung von Maßnahmen, die erforderlich sind, um die maritime Sicherheit in der Meerenge zu sichern oder zu optimieren. Die EGTC ist auch die Stimme der Meerenge und versucht, die Anerkennung der lokalen Belange auf europäischer und internationaler Ebene zu erreichen. Die Versammlung der EGTC besteht aus Mitgliedern aus beiden Institutionen (je 8 Stimmen), und der Vorsitz rotiert alle 3 Jahre.

### Wesentliche Erfolgsfaktoren

Die EGTC-PMIBB wird als gutes Praxisbeispiel angesehen, weil sie öffentliche Organisationen von beiden Seiten der Meerenge in einer einzigen Organisation als juristische Person zusammenfasst. Sie leistet einen Beitrag zum guten Management und zur Förderung der Meerenge. Dieses Praxisbeispiel könnte auf andere Meerengen übertragen werden, um die gemeinsame Verwaltung zu verbessern und leichter zu einer gemeinsamen Vision und Strategie für eine Meerenge zu kommen; Eine Konzentration auf Umweltthemen ist nicht notwendigerweise erforderlich, das kann an andere lokale Themen angepasst werden.



**Kontakte** GianLuigi.Cancemi@doec.fr,  
g.urban@lamaddalenapark.org

**Website** [www.pmibb.com](http://www.pmibb.com)

## Jahr des Finnischen Meerbusens 2014

- **Ort** Finnischer Meerbusen (Finnland/Estland)
- **Partner** Bezirksregierung von Harju, Regionalrat von Uusimaa
- **Zeitraum** 2012-15
- **Finanzierung** Beteiligung der Partner und einige staatlich finanzierte Projekte (Außenministerium, Umweltministerium, usw.)



### Beschreibung?

Das Jahr des Finnischen Meerbusens 2014 wird gemeinsam durch die Umweltministerien von Finnland (federführender Partner), Estland und Russland durch einen internationalen Lenkungsausschuss und nationale Lenkungsgruppen und ein Netzwerk von Städten, Forschungseinrichtungen, Nichtregierungsorganisationen, Stiftungen und Privatfirmen durchgeführt. Die Schirmherrschaft des Jahres des Finnischen Meerbusens 2014 haben die Präsidenten der Republik Finnland, der Russischen Föderation und der Republik Estland. Experten, Entscheidungsträger und Bürger aus Finnland, Estland und Russland werden zusammengebracht. Die Idee besteht darin, Lösungen für die nachhaltige Nutzung des Finnischen Meerbusens zu finden. Es ist eine Chance, den ökologischen Status des Meerbusens durch gemeinsame Anstrengungen der drei Länder zu analysieren.

### Ursprung des Praxisbeispiels

Das Jahr des Finnischen Meerbusens geht auf den Bedarf an genauen wissenschaftlichen Daten zum ökologischen Status des Meerbusens ein, um kostengünstige und zielgerichtete Maßnahmen zu treffen, die die Verschlechterungen im Meerbusen zum Halten bringen. Das erste Jahr des Finnischen Meerbusens fand 1996 in erster Linie für Wissenschaftler statt.



### Ziele und Umsetzung

Das Ziel des Jahres des Finnischen Meerbusens ist es, den ökologischen Status des Finnischen Meerbusens durch gemeinsame Anstrengungen von Finnland, Estland und Russland detailliert zu beurteilen. Aktuelle Forschungsinformationen sollen generiert werden, um auf dem Ökosystem basierende Entscheidungen zu fördern und das öffentliche Bewusstsein durch verschiedene Veranstaltungen und Medienpräsenz zu stärken. Das erfordert tiefergehende internationale Zusammenarbeit sowie das Engagement vieler Beteiligter, von Behörden über Privatfirmen bis hin zur allgemeinen Öffentlichkeit.

Zu diesen Zwecken werden in den drei Ländern Forschungsprojekte und Wissenschaftsforen organisiert. Öffentliche Veranstaltungen sind geplant, um die Sichtbarkeit auf der nationalen und internationalen Bühne zu steigern. Ein Schwerpunkt ist Bildung mit Kursen für Schüler und Studenten, aber auch für Politiker und Entscheidungsträger durch auf sie zugeschnittene Seminare.

### Wesentliche Erfolgsfaktoren

Das Jahr des Finnischen Meerbusens ist ein gutes Beispiel für grenzübergreifende Verwaltung, denn es bezieht nicht nur lokale und nationale Behörden ein, sondern auch Personen aus der Forschung und aus dem Privatsektor sowie die Öffentlichkeit. Es ist besonders interessant, denn es sollte zu politischen Vereinbarungen zwischen den Ministerien der drei Länder über die wichtigsten Maßnahmen führen, die zur Verbesserung des Zustands des Meerbusens umgesetzt werden sollten: die Erklärung zum Finnischen Meerbusen (Gulf of Finland Declaration).

Dieses Praxisbeispiel könnte auf andere Meerengen übertragen werden, um ein Netzwerk von Beteiligten zu schaffen, die öffentliche Einrichtungen, den Privatsektor und die Forschung in Schlüsselgebieten repräsentieren. Es könnte eine gemeinsame Vision für eine Meerenge und Maßnahmen zugunsten ihrer nachhaltigen Entwicklung fördern.

**Kontakt** Kai Myrberg, Finnish Environment Institute

**Website** [www.gof2014.fi](http://www.gof2014.fi)



## Fehmarnbelt Tage 2014

- **Ort** Fehmarnbelt (Deutschland/Dänemark)
- **Partner** Region Seeland, Kreis Ostholstein
- **Zeitraumen** 2014
- **Finanzierung** Beiträge der Partner und Sponsoren



### Beschreibung?

Die Fehmarnbelt Tage sind eine dreitägige Veranstaltung, die eine Plattform für Beteiligten aus der grenzübergreifenden Region Fehmarnbelt bieten. Die gemeinsamen Organisatoren der Fehmarnbelt Tage sind Femern A/S (verantwortlich für Vorbereitung, Forschung und Planung in Bezug auf die Errichtung einer festen Fehmarnbelt-Querung), STRING (Region Skåne, Region Kopenhagen, Stadt Kopenhagen, Region Seeland, Schleswig Holstein, Hamburg), Fehmarnbelt-Komitee, Fehmarn Belt Business Council (FBBC), Dänisches Ministerium für Wohnungsbau, Stand- und Landplanung und Ostsee-Entwicklungsforum.

Die Fehmarnbelt Tage 2014 konzentrieren sich auf die Schaffung von Verbindungen und finden vom 30. September bis 2. Oktober 2014 in Kopenhagen statt.

### Ursprung des Praxisbeispiels

Die Fehmarnbeltregion umfasst das nördliche Deutschland, den östlichen Teil von Dänemark und das südliche Schweden. Sie ist eine in der Entwicklung befindliche Region, in der ein Projekt zur Errichtung einer festen Fehmarnbelt-Querung läuft, das die Zugänglichkeit der städtischen Gebiete der Region verbessern und zu Entwicklung, Wachstum und Wohlstand in der Region beitragen soll. In der Bevölkerung besteht der starke Wunsch nach der Entwicklung eines gemeinsamen Arbeitsmarktes durch die gemeinsamen Anstrengungen der



drei Länder (Umfrage von 2012), und es ist erforderlich, die Regionalentwicklung um den Fehmarnbelt auf die öffentliche und politische Tagesordnung zu setzen.

### Ziele und Umsetzung

Das Ziel der Fehmarnbelt Tage ist die Ermöglichung des Ideen- und Erfahrungsaustausches zwischen Beteiligten aus der Region und darüber hinaus, wobei Vertreter aus Industrie, Tourismus und Unternehmen sowie der Politik, der Zivilgesellschaft und Studenten einbezogen sind. Das ist eine einmalige Gelegenheit, Schlüsselfragen zu diskutieren, grenzübergreifende Zusammenarbeit zu entwickeln und die Wachstumschancen der Region zu mobilisieren. Die Fehmarnbelt Tage befassen sich mit vielen Gebieten wie Infrastruktur, Tourismus, Unternehmen, Arbeitsmarkt, Verkehr und Logistik, Bildung und Forschung, wozu vielfältige Konferenzen und Veranstaltungen dienen. Jeder Partner ist für eine Veranstaltung verantwortlich und trägt alle Kosten seiner Veranstaltung.

### Wesentliche Erfolgsfaktoren

Die Fehmarnbelt Tage sind ein interessantes Beispiel für grenzübergreifende Verwaltung, denn sie beziehen Personen aus Wirtschaft, Forschung, Politik, usw. in einer flexiblen Struktur ein. Sie sind eine Veranstaltung, die zu dem Gefühl beitragen kann, zu einer aufstrebenden grenzübergreifenden Region zu gehören.

Dieses Praxisbeispiel könnte auf andere Meerengen übertragen werden, um ein Netzwerk von Beteiligten zu schaffen und um das Gefühl zu fördern, zu einer grenzübergreifenden Region zu gehören.

**Website** [www.fehmarnbeltdays.com](http://www.fehmarnbeltdays.com)

# Küstenlandschafts- und Meeresraumplanung



## Gründe für die Arbeit an Küstenlandschafts- und Meeresraumplanung

Die Meerengen sind Territorien, die oftmals einen unglaublichen Umweltreichtum mit einer hohen Dichte von menschlichen Aktivitäten und Verkehr kombinieren. Ein wichtiges Thema ist die Kombination von Umweltschutz, Lebensqualität der Bewohner und wirtschaftlicher Entwicklung. Besonders gilt das in grenzübergreifenden Regionen, wo ein kleiner Teil des Meeres den Einflüssen und Aktivitäten mehrerer Länder ausgesetzt ist.

Als Antwort auf diese Themen ist eine Lösung die Meeresraumplanung, sei es auf einer Seite der Meerenge oder idealerweise an beiden Küsten. Sie kann ein integriertes Management der Ressourcen der Meerenge mit einer realen (und gemeinsamen) Strategie für die Entwicklung und den Schutz der Artenvielfalt und des Naturerbes fördern.

Küstenlandschaften sind ebenfalls als wichtiges Element zu betrachten. Die Küstenlandschaft ist nicht nur eine grundlegende Ressource für Wirtschaftsaktivitäten wie Tourismus und steht für ein bestimmtes Habitat, sondern sie ist auch ein Schlüsselement für das Gefühl, zu einem bestimmten Gebiet zu gehören. Wie das Beispiel der Anerkennung des Kvarken als UNESCO Welterbe zeigt, kann eine einzigartige Küstenlandschaft schließlich auch zum internationalen Ruf einer Meerenge beitragen.

## Hohe Konzentration von Aktivitäten und Naturschutz in den Meerenge im Widerspruch

Während der Workshops des NOSTRA Projekts wurden zwei gute Beispiele gezeigt, die die Bedeutung der Meeresraumplanung für die Territorien von Meerengen illustrieren.

**Beurteilung des Charakters der Küstenlandschaft und Meeresplanung** sind als Prozesse in Kent umgesetzt worden, um auf die intensivierte Nutzung des Meeresraums und seiner Ressourcen einzugehen, die Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit der Meeresumwelt haben. Die MMO (Marine Management Organisation) erhielt die Aufgabe, "Meerespläne" aufzustellen und einen strategischen Ansatz umzusetzen, der soziale, ökonomische und Umweltziele umsetzt. Zusätzlich ist eine Arbeit zur Charakterisierung der Küstenlandschaften Sünglands im Gang, um informierte Entscheidungen über Küsten- und Meeresentwicklungsprojekte zu treffen und um den einzigartigen Wert der Meerenge als Küstenlandschaft zu erfassen.

**Meeresplanung** wurde im Finnischen Meerbusen durch HELCOM und VASAB initiiert, um zur nachhaltigen Entwicklung des Ostseeraums zu gelangen und die Nutzung von Ressourcen mit dem Schutz eines einmaligen Naturerbes auszubalancieren. Die Idee besteht darin zu betrachten, wie die verschiedenen Aktivitäten (Tourismus, Küstenverteidigung, Häfen, Schifffahrt, militärische Tätigkeiten, Öl- / Gasförderung, Fischerei, usw.) in einem kleinen Raum mit Grenzen zu neun Ländern koexistieren können.



# Beurteilung des Charakters der Küstenlandschaft und Meeresplanung

- **Ort** Straße von Dover (englische Seite)
- **Partner** Kent County Council
- **Zeitraum** Pilotstudie für die englische Seite der Straße von Dover 2013, geplanter Abschluss 2014 auf der französischen Seite dank NOSTRA
- **Finanzierung** Britische Regierung für strategische Arbeit zu Küstenlandschaften als Teile von Meeresplänen und INTERREG-Mittel für die Straße von Dover



## Beschreibung?

Die Beurteilung des Charakters der Küstenlandschaft (SCA) ist eine Technik, die aus der Beurteilung des Landschaftscharakters in Großbritannien abgeleitet wurde. Der Ansatz zu Küstenlandschaften wird in die ersten Meerespläne überhaupt eingearbeitet, die in GB gemäß dem Meeres- und Küstenzugangsgesetz (Marine & Coastal Access Act 2009) erstellt wurden. Unter Nutzung einer breiten Vielfalt von Daten kann das den Küstenlandschaften helfen, die natürlichen, kulturellen und ästhetischen Charakteristika eines Gebietes zu identifizieren, um zu besser informierter Entscheidungsfindung und Politikentwicklung zu kommen.

Es gibt in England 11 Meeresplangebiete, und das Ziel ist es, alle Pläne bis 2021 einzuführen. Sie werden die Basis für Entscheidungen und Lizenzvergaben in diesen Gebieten sein. Der Küstenlandschaftsansatz ist ein wichtiges Element der Meerespläne, weil er eine wichtige demokratische Einflussgröße dafür ist, wie Menschen ihre marine Umwelt wahrnehmen und schätzen.

## Ursprung des Praxisbeispiels

In Großbritannien ist das Meeres- und Küstenzugangsgesetz (MCAA) eine gesetzgeberische Grundlage für ein Meeresplanungssystem. Die Erklärung zu Meerespolitik (Marine Policy Statement / MPS) ist der Rahmen für Meeresplanung und Entscheidungsfindung. Meerespläne übersetzen die MPS in detaillierte Politik- und Raumplanungsrichtlinien für jedes Meeresplangebiet. Die Meeresplangebiete im Süden Englands spielen eine wichtige Rolle in diesem Meeresplanungsprozess und wurden wegen der Größe ihrer Fischereisektoren (besonders Schalentiere), ihrer Häfen und der Schifffahrt, wegen des großen Anteils an Meeresschutzgebieten und der Tourismusaktivitäten (Marinas usw.) ausgewählt.

## Ziele und Umsetzung

Seit ihrer Gründung im Jahr 2009 ist die Marine Management Organisation (MMO) unter anderem dafür zuständig, ein neues Meeresplanungssystem umzusetzen, um der zunehmenden Nutzung des Meeresraums und seiner Ressourcen gerecht zu werden, die sich auf die Nachhaltigkeit der Meeresumgebung auswirkt. Dieser Prozess bezieht viele Beteiligte auf unterschiedlichen Ebenen ein (lokal, regional, national und

sogar international). Terrestrische Planungsunterlagen sind zu berücksichtigen, wenn sie sich mit relevanten Meeresthemen befassen. Das Marine Planning Portal ist ein Online-Instrument, das Beteiligte befähigt, mit dem Planungsprozess zu interagieren.

Arbeit mit Küstenlandschaften wird einen Beitrag dazu leisten, die Politik im Rahmen der Meerespläne zu formulieren.

Die NOSTRA SCA-Studie wird auch durch die MMO als ein detaillierteres Beispiel dafür verwendet, wie eine Beurteilung des Charakters der Küstenlandschaft (SCA) in einer breiter angesiedelten strategischen Arbeit an Küstenlandschaften angesiedelt sein kann, und wie wichtig grenzübergreifende Arbeit im Rahmen der Meeresplanung ist.

## Wesentliche Erfolgsfaktoren

Die englischen Meerespläne sind ein gutes Beispiel für eine Meeresplanungsstrategie, weil sie ökonomische, soziale und Umweltaspekte der Meeresgebiete berücksichtigen. Es wäre interessant, eine solche Politik auf grenzübergreifender Ebene umzusetzen. Sowohl die Meerespläne als auch die Beurteilung des Charakters der Küstenlandschaft (SCA) werden als gute Praxisbeispiele angesehen, denn sie leisten einen Beitrag zur besseren Kenntnis der Meeres- und Küstengebiete und könnten auf andere Meerengen übertragen werden. Die SCA ist besonders interessant wegen ihres Beitrags zum globalen Verständnis der Küstengebiete, nicht nur in technischer, sondern auch in sinnlicher Hinsicht; Sie trägt zur Anerkennung des Natur- und Kulturerbes der Straße von Dover bei und wird zur Zeit auf der französischen Seite der Meerenge umgesetzt.

**Kontakt** Chris Drake, KCC, [chris.drake@kent.gov.uk](mailto:chris.drake@kent.gov.uk)  
David Hutchinson, MMO, [david.hutchinson@marinemanagement.org.uk](mailto:david.hutchinson@marinemanagement.org.uk)

### Websites

- > [planningportal.marinemanagement.org.uk](http://planningportal.marinemanagement.org.uk)
- > [www.nostraproject.eu/News/NOSTRA-Workshop-n-1-Seascapes-Report-Available](http://www.nostraproject.eu/News/NOSTRA-Workshop-n-1-Seascapes-Report-Available)



# Nachhaltiger Tourismus

## Gründe für die Arbeit am nachhaltigen Tourismus

Die Meerengen sind oft wegen ihrer ungewöhnlichen Landschaften und reichhaltigen Umwelt attraktive Gebiete für Touristen. Die Schwierigkeit besteht dann darin, die wirtschaftliche Entwicklung des Gebietes durch den Tourismus zuzulassen, ohne Artenvielfalt und Naturerbe zu gefährden, denn dies sind sehr wertvolle Ressourcen.

Die Idee besteht nicht darin, Tourismus in den Meerenge wegen der fragilen Gebiete zu verhindern, sondern darin, die Tourismusströme zu kontrollieren und zu einem umweltfreundlichen Verhalten der Touristen aufzurufen. Tatsächlich wird damit auch bei einer möglichen kurzfristigen Beschränkung der Gewinne aus dem Tourismus die langfristige Nachhaltigkeit der Tourismusaktivitäten gesichert, denn es ist ein Beitrag zum Schutz der natürlichen Ressourcen, die Touristen anziehen, seien es nun eine besondere Flora oder Fauna, die Qualität des Meerwassers oder die Schönheit der Küstenlandschaften.

## Tourismus und Umweltschutz in den Meerenge im Widerspruch

Während der Workshops des NOSTRA Projekts wurden mehrere Beispiele für umweltfreundliche Tourismusstrategien gezeigt.

**CAST (Coastal Actions for Sustainable Tourism)** ist ein INTERREG IVA-Projekt zwischen Nordfrankreich, Belgien und Südengland. Es kombiniert innovative Aktivitäten zur Förderung des Küstentourismus und eine Veränderung der Wahrnehmung der Küstenlandschaft durch Identifizieren neuer Möglichkeiten zum Anziehen und Halten von Besuchern und zum Gewährleisten eines nachhaltigen Tourismus.

**GREET (Schaffen eines neuen Touristenziels)** ist ein weiteres grenzübergreifendes Projekt an der Straße von Dover. Sein Ziel ist es, eine Antwort auf Themen im Umfeld der Entwicklung der Tourismuswirtschaft zu geben (Fertigkeiten ausbilden, Anerkennung für Kulturgüter erhalten, Besucher halten, usw.). Schwerpunkte sind dabei die Bewerbung der zwei Länder als ein Reiseziel und die Chancen, die der Region durch die Olympischen und Paralympischen Spiele in London 2012 eröffnet wurden.

**Friendly Islands Route (FIR)** ist ein Projekt, das aus der Notwendigkeit geboren wurde, verschiedene Dienstleistungen zu verbinden, um Touristen an die Küsten und zu den kleinen Inseln des Finnischen Meerbusens anzuziehen. Studien haben

es ermöglicht, Bedarf und Unzulänglichkeiten zu erfassen, um das Angebot zu verbessern. Eine Broschüre mit dem ganzen Spektrum der Dienstleistungen, die in den Ausgangshäfen angeboten werden, wurde veröffentlicht.

**Gemeinsame Lenkung von Bootsverkehr und Meerestourismus** wurde unter der Ägide der EGCT (European Grouping of Territorial Cooperation) des Internationalen Meeresparks Straße von Bonifacio entwickelt. Um die Auswirkungen des Ankerns auf die Habitatgebiete geschützter Arten zu minimieren, wurden verschiedene Maßnahmen umgesetzt: ein Ankerverbot in fragilen Gebieten, die Installation von Anlegebojen und als Versuch ein grenzübergreifendes Team für die Überwachung des Gebietes.

**Lenkung des Tourismus in einem Biosphärenreservat** war eine Herausforderung für die Donaudelta-Biosphärenreservatbehörde (DDBRA) nach der Klassifizierung des Donaudeltas. In Partnerschaft mit Reiseveranstaltern richtete die DDBRA 24 Touristenrouten ein (davon 15 Wasserwege), um die für den Tourismus genutzten Gebiete zu begrenzen und um die Umweltauswirkungen dieser Aktivitäten zu minimieren. Die Entwicklung der Tourismuswirtschaft in der Region Salento wird dank der Tätigkeit der Provinz Lecce gefördert, die eine Reihe von Projekten eingerichtet hat, um Tourismus und Kultur sowohl in territorialer Hinsicht (insbesondere durch Entwicklung des Naturerbes) als auch in sektorieller Hinsicht zu entwickeln.

**Das UNESCO Welterbe** Kvarken-Inselgruppe wurde durch Erzählen von Geschichten hervorgehoben, um so auf das Fehlen von Tourismusressourcen (Veranstaltungen, Führer, usw.) einzugehen. Ein LEADER-Projekt wurde durch die Kommunen Korsnäs und Malax eingerichtet, wobei der Projektleiter im Dialog mit örtlichen Unternehmen, lokalen Behörden, Nichtregierungsorganisationen und insbesondere Schulen war. Der Projektleiter nutzte als seinen Ausgangspunkt ein sehr altes Buch (1894), das die Geschichte eines Leuchtturmwärters am Ende des neunzehnten Jahrhunderts erzählt, der seinen Leuchtturm gegen die Russen verteidigte. Dieses Buch diente als Ausgangspunkt für die Nutzung des Geschichtenerzählens als eine Basis für die Öffnung der lokalen Geschichte und Kultur für Touristengruppen, besonders über einen Wanderweg zu einer Miniaturkopie des Leuchtturms, wo Touristen mit Blick über das Meer die romantisierte Geschichte des Leuchtturmwärters erfahren können. Der Projektleiter wurde zum Botschafter des Welterbes für die Kvarken-Inselgruppe gemacht.

## CAST (Coastal Actions for Sustainable Tourism)

- **Ort** Straße von Dover (Frankreich/ Großbritannien)
- **Partner** Kent County Council, Departementsrat von Pas-de-Calais
- **Zeitraumen** 2010-2014
- **Finanzierung** INTERREG IVA und Projektpartner



### Beschreibung?

CAST ist ein grenzübergreifendes Projekt im Rahmen des INTERREG IVA 2 Meeresprogramms. Dieses Projekt besteht aus einer Anzahl innovativer Aktivitäten mit dem Ziel der Förderung des Küstentourismus durch Identifizieren neuer Möglichkeiten zum Anziehen und Halten von Besuchern und zum Verbessern von Produkten und Dienstleistungen bei gleichzeitigem Erhalt der Nachhaltigkeit dieser wichtigen Wirtschaftstätigkeit.

### Ursprung des Praxisbeispiels

Kent, Pas-de-Calais und West-Flandern sehen sich ähnlichen Themen im Küstentourismus gegenüber, der abnimmt, obwohl er auf internationaler und europäischer Ebene einen bedeutenden Wert hat. Daher haben sie nach einer gemeinsamen Lösung gesucht.

### Ziele und Umsetzung

Das erste Ziel des CAST-Projekts ist es, ein neues, innovatives Veränderungsprogramm zu inspirieren und die zukünftige Entwicklung an der Küste zu beeinflussen, indem die grundlegende Tourismusinfrastruktur und seine Produkte im grenzübergreifenden Gebiet identifiziert werden, um den Niedergang zu verhindern. Das zweite Ziel ist es, die Wahrnehmung der Küste durch Stärkung des Images zu verändern und gemeinsam neue Zielgruppen zu entwickeln. Damit sollen diese zu erhöhten Ausgaben in der Wirtschaft des 2-Meere-Gebietes motiviert werden, und unter Nutzung neuer Technologien soll mit ihnen anders kommuniziert werden. Schließlich besteht auch das Ziel, lokale Menschen in die zukünftige Gestaltung der Tourismuswirtschaft einzubinden, besonders junge Menschen durch Bildungseinrichtungen, lokale Einwohner, Zweitwohnungseigentümer und Unternehmen. Zum Entwickeln eines nachhaltigen Tourismus strebt das Projekt Verbesserungen bei Produktqualität, Kommunikation, Marketing und Forschungsentwicklung an.

### Wesentliche Erfolgsfaktoren

Das CAST-Projekt wird als gutes Praxisbeispiel betrachtet, denn es nützt der lokalen Verwaltung (besserer Einblick in die aktuelle Situation, so dass spezifischere Investitionen geplant werden können), den Tourismusunternehmen (mehr Motivation zur Arbeit an Qualitätsthemen), der lokalen Bevölkerung (Genuss einer besseren Infrastruktur und stärkere Einbeziehung in die Entwicklung der Region) und Besuchern (Genuss einer besseren Umwelt und eines guten Empfangs). Es hat zur Wettbewerbsfähigkeit der grenzübergreifenden Region in Bezug auf die natürliche Umwelt beigetragen.

Es könnte auf andere Meerengen übertragen werden, die vor spezifischen Tourismusthemen stehen und die sie an beiden Küsten angehen wollen.



**Kontakte** Visit Kent, [enquiries@visitkent.co.uk](mailto:enquiries@visitkent.co.uk), und Pas-de-Calais Tourisme, [accueil@pas-de-calais.com](mailto:accueil@pas-de-calais.com)

#### Website

[www.visitkent.co.uk](http://www.visitkent.co.uk) and [www.pas-de-calais-tourisme.com](http://www.pas-de-calais-tourisme.com)

## Freundliche Inselroute

- **Ort** Finnischer Meerbusen (Finnland/Estland)
- **Partner** Regionalrat von Uusimaa und Bezirksregierung von Harju
- **Zeitraumen** 2008-2011
- **Finanzierung** Nationale Finanzierung und Zentralostsee-INTERREG IVA



### Beschreibung?

Das Projekt Freundliche Inselroute entstand aus der Notwendigkeit, verschiedene Tourismus-Dienstleistungen zu verbinden, um die Region attraktiver zu machen. Das Projekt berücksichtigte die Geschichte, Individualität und natürliche Umwelt der Inseln.

### Ursprung des Praxisbeispiels

Vielen kleinen Häfen am Finnischen Meerbusen fehlten hochwertige und gut organisierte Dienstleistungen sowie eine Verbindung mit den Tourismusaktivitäten in der Region. Es war nötig, verschiedene Dienstleistungen zu einer Dienstleistungskette zu verbinden, mit der Touristen angezogen werden können.

### Ziele und Umsetzung

Die Ziele des Projekts bestanden darin, Reisen in die Küstenlandschaften und auf die kleineren Inseln im Finnischen Meerbusen zu erleichtern und die Region für Touristen attraktiver zu machen. Das FIR-Projekt hat das Reisen in die Küstengebiete und auf die kleineren Inseln Estlands und Finnland gefördert. Durch die Analyse der Situation in Bezug auf bestehende Routen hat das Projekt Vorschläge für Verbesserungen hervorgebracht. Dazu wurden Daten über die bestehenden Routen und Dienstleistungen aufgezeichnet. Umfragen und Forschungsstudien zur Verbesserung der Zugänglichkeit der Inseln und für Informationen über sie wurden durchgeführt. Das Projekt bezog den öffentlichen und den privaten Sektor ein. Als ein Ergebnis wurde eine sehr informative und attraktive Broschüre mit Karten, Orten, Dienstleistungen, usw. von Gästehäfen im Küstengebiet veröffentlicht. Diese Broschüre wird jährlich mit genauen Informationen aktualisiert.

### Wesentliche Erfolgsfaktoren

Dieses Projekt wird als gutes Praxisbeispiel betrachtet, weil es bei der Entwicklung des Tourismus im Finnischen Meerbusen geholfen hat (Identifizieren von Bedarf und Mängeln) und auch weil es einen Beitrag zur Stärkung der Identität geleistet hat. Tatsächlich ist die Küste der Ostsee dicht bevölkert, und in der gesamten Geschichte haben Menschen das Meer und die Küste als Ressource für verschiedene Aktivitäten genutzt (Fischfang, Schifffahrt, Tourismus, Industrie, usw.).



**Kontakt** Cursor Oy, P.O. Box 14, FI-48601 Kotka, Finnland, [info@cursor.fi](mailto:info@cursor.fi)

**Website** <http://fir.viimsi.ee>



## Entwicklung der Tourismuswirtschaft im Gebiet Salento

- **Ort** Straße von Otranto (Italien)
- **Partner** Provinz Lecce
- **Zeitraumen** ab 2000
- **Finanzierung** Regional, LEADER, ERDF



### Beschreibung?

Die Provinz Lecce hat eine Strategie für die Entwicklung der Tourismuswirtschaft erarbeitet. Sie besteht aus mehreren Projekten, die darauf zielen, Tourismus und Kultur im regionalen Territorium von einer territorialen Sichtweise her zu entwickeln (besonders unter Hervorhebung des ländlichen Erbes) und nach Themen vorzugehen (Umwelt- und Kulturressourcen). Sie ist auch in strategische Dokumente wie die lokalen Entwicklungspläne der Provinz Lecce eingebettet, die als ein Ziel die Entwicklung nicht-landwirtschaftlicher Aktivitäten und die Förderung des Tourismus vorsehen.

### Ursprung des Praxisbeispiels

Die Region hat viele touristisch wertvolle Stärken wie Natur- und Kulturerbe und Touristeneinrichtungen. Im letzten Jahrzehnt gab es eine Zunahme der Anreisen von Touristen und der Übernachtungen in dem Gebiet.

### Ziele und Umsetzung

Es gibt mehrere Ziele, insbesondere den Wunsch, die Touristenattraktionen des Gebietes durch ein integriertes Programm zu konsolidieren, sein Image bei ausländischen Gästen zu verbessern, um eine saisonale Anpassung zu erreichen, verbesserte Berücksichtigung von Umweltauswirkungen, Gewinnverbesserung für Tourismusunternehmen, die dadurch bedingte wirtschaftliche Entwicklung, die Einbindung der lokalen Gemeinschaft, usw. Das erfolgt in strategischen Projekten wie in der Schaffung von Touristenrouten. Dazu gehört auch die Förderung des Kulturerbes, die Einbindung des öffentlichen und privaten Sektors, ein Kennzeichnungssystem, die Vernetzung regionaler Ressourcen und die Entwicklung eines land- und nahrungswirtschaftlichen Bezirks und des verarbeitenden Gewerbes. Kultur- und Umweltsysteme (SAC) sind auf territorialer Ebene für effiziente integrierte Lenkung umgesetzt worden.

### Wesentliche Erfolgsfaktoren

Das in der Provinz Lecce entwickelte Praxisbeispiel erscheint interessant, weil es eine globale Strategie für die Entwicklung des Tourismus als eine nachhaltige wirtschaftliche Stärke ist. Es hebt mehrere Themen und territoriale Ziele hervor, und zu ihrem Erreichen werden zielgerichtete Projekte umgesetzt.



#### Kontakte

Tourismus- und Marketingbüro, [turismo@provincia.le.it](mailto:turismo@provincia.le.it), Büro für Kommunalpolitik, [Politiche.ue@provincia.le.it](mailto:Politiche.ue@provincia.le.it)

**Website** [www.provincia.le.it](http://www.provincia.le.it)

# Nachhaltigen Verkehr

## Warum nachhaltiger Verkehr?

Die Meerengen sind die engsten Stellen des Meeres zwischen zwei Landgebieten. Damit sind sie wichtige Passagerouten, und durch die meisten NOSTRA-Meerengen laufen wichtige Verkehre, sei es zu Wasser oder zu Land, die in einem kompakten und damit verletzlichen Raum konzentriert sind. Dieser Verkehr führt zu Verschmutzung (Luft, Wasser, Lärm ...), die eine Gefahr für die Artenvielfalt, die Umwelt und die Lebensqualität an den Küsten und in ihrem Hinterland sein kann.

Daher ist es wichtig, neue Verkehrslösungen zu bedenken, die stärker auf die Umwelt achten, ohne die wirtschaftliche Entwicklung der Regionen an den Meerengen zu gefährden: alternative Verkehrsträger, Verbesserung der Verkehrstechnik, grüne Logistikkorridore, usw.

## Nachhaltigerer Umgang mit Verkehrsbedarf in den Meerengen

Während der Workshops des NOSTRA Projekts wurden mehrere Beispiele für innovative und umweltfreundliche Verkehrslösungen gezeigt.

**Green STRING Corridor** ist eine Antwort auf die Notwendigkeit, die Zunahme des Straßenverkehrs und seiner negativen Effekte zu bremsen, ohne Hindernisse für wirtschaftliches Wachstum zu schaffen. Dieses INTERREG IVA-Projekt zielt auf die Entwicklung eines Eisenbahnkorridors zwischen Hamburg (Deutschland) und dem Öresund (Schweden), um eine Verlagerung der Transportmittel zu ermöglichen. Zusätzlich hat das Projekt das Ziel, die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Nutzung von neuen Treibstoffen und Null-Emissionen-Technologien zu reduzieren. Die Beteiligten möchten eine wahre Logistikkreuzung an der Verbindung zwischen Skandinavien und dem europäischen Festland schaffen, wobei insbesondere der volle Nutzen der für 2021 geplanten Eröffnung des Fehmarnbelt-Tunnels berücksichtigt wird.

**Sichere und grüne Schiffe** sind eine weitere Lösung, die der rumänische Partner von NOSTRA vorgestellt hat. Angesichts der durch Schiffe erzeugten Verschmutzung während des Betriebes (Wasser- und Luftverschmutzung, Lärm, Unfälle, usw.) oder während ihres Recyclingprozesses besteht die Idee darin, umweltfreundlichere und sicherere Schiffe zu entwerfen, z. B. durch Doppelhüllen, die widerstandsfähiger gegen

Kollisionen sind. Eine Begrenzung der durch Schiffe erzeugten Emissionen kann durch Reduzierung ihres Energieverbrauches erfolgen (Optimierung der Rumpfform, neue Antriebssysteme, Energierückgewinnung und die Nutzung erneuerbarer Energien), durch Reduzierung ihrer Geschwindigkeit und/oder Erhöhen ihrer Tragfähigkeit.

**Das Projekt Fehmarnbelt-Tunnel** entstand aus dem Wunsch nach verstärktem wirtschaftlichen Austausch und nach Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung der Region. Der Bau des 19 km langen Unterwassertunnels wurde 2011 beschlossen, um eine feste Verbindung zwischen den zwei Ufern der Meerenge zu schaffen und den mit der Schifffahrt einhergehenden Druck auf die Umwelt zu reduzieren.

**Nachhaltiger Fährbetrieb** ist eine Alternative zum Tunnel, welche die deutsch-dänische Firma Scandlines vorgeschlagen hat, die Verbindungen in der Ostsee betreibt. Sie hat im Vorgriff auf kommende Vorschriften ein aus Privatinvestitionen finanziertes Pilotprogramm entwickelt. Dieses Programm beinhaltet die Umrüstung ihrer Schiffe zu "Null-Emissionen-Fähren" unter Verwendung von Hybridantrieben (Treibstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen um fast 20 % reduziert) sowie durch die Installation von Filtern in den Schornsteinen.

**Der Bottnische "Grüne Logistikkorridor"** ist ein transnationales Projekt mit einer Vielzahl öffentlicher und privater Partner. Er zielt auf die Entwicklung der Infrastruktur und der Verbindungen des bestehenden Logistikkorridors, um dem dringenden Bedürfnis nach einer Verbesserung des Systems gerecht zu werden und Lösungen für einen nachhaltigeren und umweltfreundlichen Güterverkehr zu finden, insbesondere durch intermodalen Verkehr und die Entwicklung des Eisenbahnfrachtverkehrs. Die Idee besteht in der Optimierung der bestehenden Infrastruktur (mit einem transnationalen Ansatz) und im Identifizieren des Bedarfs an Verbesserung der Infrastruktur und aller skandinavischen Logistikketten.

**Verkehrs- und Entwicklungsszenarien** wurden im Finnischen Meerbusen entwickelt, um lokalen und regionalen Entwicklern Daten und Analysen aus gemeinsamer Arbeit an Verkehrs- und Stadtplanung für die Partnerstädte Helsinki und Tallinn zu geben, wobei Universitätsforschung und öffentliche und private Beteiligte auf beiden Seiten des Meerbusens einbezogen waren. Es wurden mehrere Szenarien zur Machbarkeit der Verkehrssysteme und ihrer Auswirkung auf die Wettbewerbsfähigkeit der Region erstellt, außerdem



ein Fahrplan, der zu mehreren gemeinsamen strategischen Projekten führt. Besondere Aufmerksamkeit galt Themen der nachhaltigen Entwicklung, den sozio-kulturellen Auswirkungen der regionalen Integrationsinitiative und der Wettbewerbsfähigkeit und wirtschaftlichen Entwicklung der Region.

**Der “Nordische Logistikkorridor”** ist ein Zusammenarbeitsprojekt zur Verbesserung der Ost-West-Verbindungen in der nördlichen Region der Ostsee durch Kombinieren lokaler und regionaler Entwicklungsstrategien zu den Themen Verkehr und Logistik. Dieser Logistikkorridor stellt eine intermodale Verbindung dar und ermöglicht den Transport von Gütern und Personen über den Kvarken als eine Alternative zur Nutzung der Eisenbahn oder der Straße am Bottnischen Meerbusen entlang (mehrere hundert Kilometer länger).

**Eine Strategie für nachhaltige Mobilität** wurde durch den Departementsrat von Pas-de-Calais dank des Regionalentwicklungsplans für Mobilität entwickelt und soll

als strategische Leitlinie für nachhaltigen Verkehr und Mobilität dienen. Es werden vier Punkte hervorgehoben: Förderung nachhaltiger Mobilität für alle, Entwicklung von Intermodalität und effizienten Verkehrssystemen, Angebot von Alternativen zur Nutzung von Automobilen, wo immer möglich, und ein Beitrag der Mobilität zur territorialen Stärke des Pas-de-Calais.

**Belohnungen für nachhaltigen Bootsverkehr** wurden in der Straße von Bonifacio umgesetzt: Es gibt umweltbezogene Belohnungen für Boote, die eine bestimmte Zahl von Umweltanforderungen erfüllen. So erhalten Yachteigner einen Rabatt von 40 % auf ihre Fahrgenehmigung, Boote mit Abwassersammeltanks dürfen in manchen Gebieten auch noch nach Sonnenuntergang anlegen, und kleine Wasserfahrzeuge dürfen nahe an der Küste fahren. Zusätzlich plant die EGTC des Internationalen Meeresparks Straße von Bonifacio die Organisation von Veranstaltungen zur Förderung dieser Politik und die Durchführung von Bewusstseinskampagnen, um zu umweltverantwortlichem Verhalten aufzurufen.



## Fehmarnbelt-Tunnel

- **Ort** Fehmarnbelt (Deutschland/Dänemark)
- **Partner** Region Seeland, Kreis Ostholstein
- **Zeitraumen** 2008-2021 und danach
- **Finanzierung** dänische staatlich garantierte Kredite, deutsche und dänische öffentliche Mittel auf beiden Seiten, europäische Finanzierung (TEN-T)



### Beschreibung?

Nach einer Vereinbarung zwischen den dänischen und deutschen Behörden von 2008 wurde der Bau des 19 km langen Absenktunnels im Jahr 2011 beschlossen, um eine feste Verbindung zwischen den beiden Ufern der Meerenge einzurichten. Der Tunnel wird keine bleibenden Auswirkungen auf die Umwelt haben (Studie 2008-2013) und zur wirtschaftlichen Entwicklung beitragen, während er gleichzeitig den Druck auf die Umwelt durch die Schifffahrt in dieser sehr vielbefahrenen Meerenge reduziert.

### Ursprung des Praxisbeispiels

Die Idee zum Bau eines Tunnel (Autobahn und Eisenbahn) zwischen Deutschland und der Region Seeland in Dänemark entstand aus dem Wunsch nach verstärktem wirtschaftlichen Austausch und nach Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung der Region.

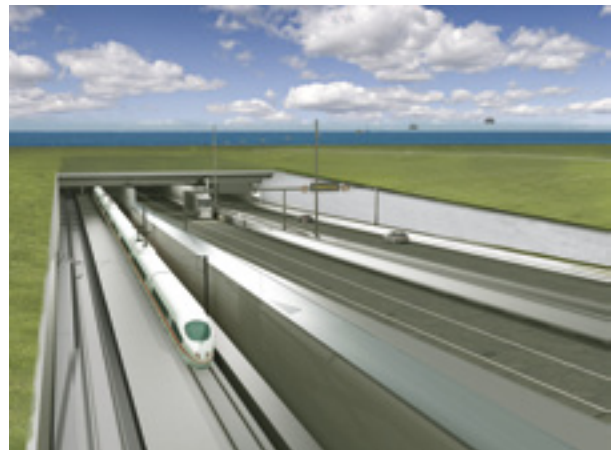
### Ziele und Umsetzung

Die Herausforderung, den längsten Absenktunnel der Welt zu bauen, wurde Femern A/S übertragen, einer 100% im dänischen Staatsbesitz befindlichen Organisation, die für Planung, Bau (2015-2021) und Unterhalt des Tunnels zuständig sein wird. Gemäß der Vereinbarung von 2008 werden die dänischen Behörden die Eigentümer der festen Verbindung sein, die durch staatlich garantierte Kredite finanziert wird, welche durch die Benutzer der festen Verbindung in den ersten 30-40 Jahren nach dem Bau zurückgezahlt werden. Sie werden die Einnahmen zur Finanzierung einnehmen und den Preis für Durchfahrkarten festlegen. Sie stellen auch die Garantien für die Finanzierung des Projekts. Die Arbeiten an Land (Ausbau von Straßen, Eisenbahnstrecken und der Anschlussbrücken für Straße/Schiene) werden auf jeder Seite durch öffentliche dänische bzw. deutsche Finanzierung bezahlt. Während des Baus wird die Sicherheit der Schifffahrt im Fehmarnbelt durch ein Fahrzeugverfolgungssystem (Vessel Tracking System / VTS) für die Lenkung der Schifffahrt, durch Wachtschiffe und begrenzte Offshore-Aktivitäten gewährleistet.

### Wesentliche Erfolgsfaktoren

Zwar ist der Tunnel noch nicht gebaut, aber wir können ihn als ein gutes Praxisbeispiel betrachten, weil er zu einer stärkeren Verbindung zwischen den beiden Seiten der Meerenge und zu besserer regionaler wirtschaftlicher Integration mit geringer Umweltauswirkung beitragen wird.

Durch das NOSTRA-Projekt war ein Erfahrungsaustausch zwischen den Partnern des Fehmarnbelt und der Straße von Dover über die Auswirkungen einer solchen Infrastruktur für die lokale Entwicklung und die Umwelt möglich.



**Kontakt** Mette H. Bonde, mhbo@regionsjaelland.dk oder Horst Weppler h.weppler@kreis-oh.de

**Website** [www.femern.com](http://www.femern.com)

## Nordischer Logistikkorridor

- **Ort** Kvarken (Finnland/Schweden)
- **Partner** Kvarken-Rat
- **Zeitraumen** 2011 und danach
- **Finanzierung** Finanzierung von INTERREG, ERDF, vom Nordischen Ministerrat und regionale Mittel aus Finnland, Schweden und Norwegen



### Beschreibung?

Der Nordische Logistikkorridor ist eine strategische Partnerschaft von Logistikzentren, Häfen, Eisenbahnen, Straßen und Fähren, die sich über Finnland, Schweden und Norwegen erstreckt. Tatsächlich benötigt die regionale Wirtschaft zum Blühen Zugang zu kostengünstigen und umweltfreundlichen Verkehrslösungen und die gleichzeitige Möglichkeit, größere Märkte zu erreichen. Der Nordische Logistikkorridor schafft attraktive Verkehrsverbindungen, nicht nur nach Russland, sondern auch zu den Baltischen Staaten und darüber hinaus, nach Nordnorwegen und zu den eisfreien Häfen an der Atlantikküste. Die dynamische Entwicklung der gesamten Region ergibt sich aus der Nutzung von Verkehr und Logistik als ein Mittel.

### Ursprung des Praxisbeispiels

Das Projekt wurde aus ständigen Verlagerungen der Verkehrsmuster geboren, die neue multimodale Lösungen erforderten. Es bestand auch die Notwendigkeit, eine zuverlässige langfristige Verkehrslösung für Güter und Passagiere über den Kvarken zu sichern, statt die längere Straße um den Bottnischen Meerbusen herum zu nehmen, um die Transportroute von 800 auf unter 100 km zu verkürzen, mehrere Stunden zu sparen und die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren.

### Ziele und Umsetzung

Das Projekt hat das Ziel, bessere Ost-West-Verbindungen in der nördlichen Ostseeregion zu schaffen, indem die lokalen und regionalen Entwicklungsstrategien in Helgeland/Nordland, Region Västerbotten und Vaasa-Ostrobothnien koordiniert werden. Der Nordische Logistikkorridor war bereits vor dem Projekt ein bestehender Verkehrskorridor, aber er wurde durch die verstärkte Zusammenarbeit der Partner und durch gesicherte öffentlich-private Partnerschaft gestärkt. Diese strategische Partnerschaft funktioniert bisher recht gut: Die Marke "Nordischer Logistikkorridor" ist bekannt, eine gemeinsame Marketingstrategie wird umgesetzt, Infrastrukturinvestitionen werden getätigt, usw. Es wurde sogar eine gemeinsame Schifffahrtsgesellschaft durch die Kommune Umeå und die

Stadt Vaasa gegründet, um die Kvarken-Verbindung zu sichern, die ein wesentlicher Teil des Korridors ist. Zur Zeit wird eine gemeinsame Hafengesellschaft gegründet.

### Wesentliche Erfolgsfaktoren

Dieses Projekt kann als gutes Praxisbeispiel betrachtet werden, denn es setzt EU-Politik in Zusammenarbeit mit nationaler, regionaler und lokaler Beteiligung gemeinsam mit privaten Beteiligten um. Der Korridor basiert auf dem EU-Konzept Green Corridors und ist eine umweltfreundliche multimodale Verkehrsalternative, die weitgehend auf Eisenbahn- und Seefrachttransport beruht und daher viel Umweltnutzen bringt. Er hat auch zu dem TEN-T-Projekt "Midway Alignment of the Bothnian Corridor" geführt, das zum Ziel hat, das TEN-T-Netz der Region zu stärken und die Kvarken-Fährverbindung durch Zusammenarbeit zwischen privaten und öffentlichen Beteiligten zu sichern. Das Projekt beweist auch, dass grenzübergreifende Zusammenarbeit zu permanenten Strukturen und Wachstum für die gesamte Region führen und als gutes Beispiel für andere Meerengen dienen kann.

**Kontakt** Mathias Lindström, Kvarken Council  
mathias.lindstrom@kvarken.org

**Website** [www.nordiclogisticcorridor.com](http://www.nordiclogisticcorridor.com)

## Eine Strategie für nachhaltige Mobilität

- **Ort** Straße von Dover (Frankreich)
- **Partner** Departementsrat von Pas-de-Calais
- **Zeitraumen** ab 2012
- **Finanzierung** Mittel des Departementsrates von Pas-de-Calais und des ERDF



### Beschreibung?

Der Regionale Strategierahmen für Mobilität ist ein Dokument, das kohärente strategische und operative Politikrichtlinien vorstellt, um lokalen, regionalen und europäischen Themen 2020 zu begegnen. Tatsächlich ist Mobilität ein zentrales und übergreifendes Thema und eine reale Herausforderung für die Planung und die nachhaltige Entwicklung der Territorien: Pas-de-Calais hat sich nun zu einer aktiven Rolle im Rahmen seiner eigenen Aufgaben verpflichtet.

### Ursprung des Praxisbeispiels

Diese Strategie wurde umgesetzt, um den aktuellen Herausforderungen der Mobilität in Bezug auf die Entwicklung der Gesellschaft (Wachstum von Vorstädten, zunehmende Formen der Mobilität ...) und der Notwendigkeit zu begegnen, Verschmutzung durch starke Nutzung von Automobilen zu reduzieren.

### Ziele und Umsetzung

Es gibt vier Hauptziele: Förderung von Mobilität für alle und gleicher Zugang zu nachhaltiger Mobilität; Entwicklung intermodaler und effizienter Verkehrssysteme zur Erleichterung des Übergangs von einem Verkehrsmittel auf ein anderes mit geringer Wartezeit; Vorstellung von Alternativen zur Nutzung des Automobils, wenn möglich, wie z. B. mit Carpools, "Transport auf Abruf" und weichen Verkehrsmitteln (Gehen und Radfahren); Mobilität als ein Gut der territorialen Stärke des Pas-de-Calais auf europäischer, regionaler und nationaler Ebene präsentieren. Neunundsechzig Maßnahmen waren zur Umsetzung im Territorium durch Territorialverträge mit lokalen Regierungen (z. B. Kommunen) und mit technischer Hilfe geplant. Einige Aktivitäten sind bereits umgesetzt, wie die Schaffung von Carpool-Gebieten, 1€-Preise für den Busverkehr, die Entwicklung von Radrouten, intermodale Drehscheiben und die Umsetzung einer multimodalen Informationsplattform im Audomarois.

### Wesentliche Erfolgsfaktoren

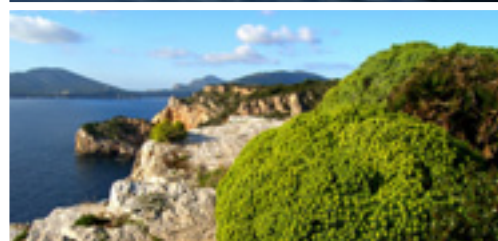
Diese Strategie für nachhaltige Mobilität ist ein interessantes Beispiel für eine Aktion einer lokalen Behörde, um umweltfreundlichere Verkehrslösungen für die Öffentlichkeit zu fördern. Dieses Praxisbeispiel könnte auf andere Meerengen übertragen und mit einer grenzübergreifenden Vision verbessert werden, die beide Seiten der Meerenge einbeziehen würde.



**Kontakt** Aline Desbonnets, Projektbeauftragte – Mobilität, Departementsrat von Pas-de-Calais, [desbonnets.aline@cg62.fr](mailto:desbonnets.aline@cg62.fr)

**Website** [www.pasdecalais.fr](http://www.pasdecalais.fr)





# Maritime Sicherheit

## Warum Arbeit an maritimer Sicherheit?

Die Meerengen sind besondere Passagerouten für Schiffe, Wasserfahrzeuge und Fähren. Zu den NOSTRA-Meerengen gehören einige der meistbefahrenen internationalen Wasserwege der Welt. Doch sind Meerengen per definitionem enge Wasserpassagen, die zwei große Wassergebiete verbinden: Das Risiko von Kollisionen und Schiffsunfällen ist daher größer als irgendwo anders.

In dieser Hinsicht und angesichts der Tatsache, dass Schiffsunfälle wesentliche Ursachen von Verschmutzung und Umweltschäden sind, ist es erforderlich, das Thema maritime Sicherheit in den Meerengen zu betrachten, die oft einen seltenen Umweltreichtum beherbergen, den zu schützen unsere Pflicht ist.

Daher hat NOSTRA versucht, nach innovativen Lösungen zur Verhinderung von Unfällen, zur Förderung einer Schifffahrt mit mehr Sicherheit und zur Begrenzung der Umweltschäden und der Verluste an Menschenleben bei Unfällen zu suchen.

## Herangehen an das Thema Sicherheit des maritimen Verkehrs in den Meerengen

Während der Workshops des NOSTRA Projekts wurden mehrere Beispiele für innovative und kollaborative Lösungen präsentiert.

**Die Schätzung der Anzahl von Kollisionen mit der IWRAP-Software**, die die dänische Meeresbehörde entwickelt hat, ist ein Mittel zum Schätzen von Veränderungen dieser Zahl. Bis 2030 wird eine Zunahme der Wasserfahrzeuge im Fehmarnbelt um die Hälfte erwartet, was zu einem Anstieg von 110% bei der Zahl der geschätzten Kollisionen führt, die durch technologische Fortschritte und Schulung reduziert werden könnten.

**Freiwillige Nutzung von Lotsen** oder Offshore-Lotseneinsatz ist eine Lösung, zu der in internationalen und regionalen Vorschriften (OMI und HELCOM) aufgerufen wird, um das Unfall- und Kollisionsrisiko zu minimieren. Entwickelt wurde das Konzept in den besonders gefährlichen dänischen Meerengen in der Ostsee.

**Die Sicherheit des maritimen Verkehrs** im Fehmarnbelt wird durch ein Meeresverkehrsdienstzentrum (VTS – Vessel Traffic Service) gewährleistet. Die Erfahrungen des Fehmarnbelt wurden im Kontext des für 2015-2021 vorgesehenen Baus des Tunnels als Verbindung zwischen den zwei Ufern präsentiert: Verwendung von Radarausrüstung, Fernerkennung, Nutzung der Küstenwache, Offshore-Lotseneinsatz, Verkehrsregelungsmaßnahmen, usw. sind erforderlich, um die Baustelle zu sichern.

**Freiwillige Such- und Rettungsdienste** sind im Finnischen Meerbusen durch ein INTERREG IVA-Projekt entwickelt worden, das zum Ziel hat, Seerettungsaktivitäten im östlichen Teil der Meerenge wiederzubeleben und Zusammenarbeit zwischen den Systemen der estnischen und finnischen freiwilligen Seeretter zu schaffen. Zum Projekt gehört die erneute Aktivierung von vier ausgerüsteten Rettungsschiffen in Estland und die Beschaffung ähnlicher neuer Schiffe für die finnischen Retter. Dazu gehört auch die Schulung von Freiwilligen in Rettungs- und Notfalltechniken.

**MIRG-EU (Maritime Incident Response Groups)** ist ein grenzübergreifendes Team von Feuerwehren in der Straße von Dover unter Beteiligung von Großbritannien, Frankreich, Belgien und der Niederlande. Das Ziel ist die Reaktion auf Vorfälle mit Schiffen auf See mit dem primären Ziel, Leben zu retten.

**Die Verbesserung der maritimen Sicherheit in der Straße von Bonifacio** war erforderlich, um Probleme mit dem Verkehr von Schiffen mit gefährlichen oder umweltverschmutzenden Stoffen zu lösen und um das herausragende Naturerbe zu schützen. Auf die Einrichtung des Internationalen Meeresparks Straße von Bonifacio im Jahr 1993 folgte 1998 der Beschluss über eine französisch-italienische Maßnahme, der zufolge beide Staaten die Durchfahrt bestimmter Schiffe verbieten oder beschränken müssen. Dazu gibt es ein Organisationssystem für den Seeverkehr und ein verpflichtendes Meldesystem für Schiffe mit einer Tonnage ab 300 UMS. Außerdem arbeiten das italienische und das französische Seerettungs-Koordinationszentrum zusammen bei der Überwachung des Gebietes. 2001 wurde eine Vorschrift eingeführt, die es ihnen erlaubt, in den nationalen Gewässern des Nachbarlandes zu patrouillieren und zu intervenieren.

**Die Risiken des Öltransports im Finnischen Meerbusen** werden durch Maßnahmen bekämpft, mit denen die Risiken der Verschmutzung der Meerenge durch Kohlenwasserstoffe und Chemikalien reduziert werden sollen (Geschwindigkeitsverringerung, Umlenkung, Modellierung).

## MIRG-EU Reaktionsgruppen für maritime Vorfälle

- **Ort** Straße von Dover (Großbritannien/Frankreich)
- **Partner** Departementsrat von Pas-de-Calais, Kent County Council
- **Zeitraumen** 2012-2014
- **Finanzierung** INTERREG IV 2 Meeresprogramm



### Beschreibung?

Eine Reaktionsgruppe für maritime Vorfälle (MIRG) ist ein Team von Feuerwehrleuten mit Spezialisierung auf die Lösung von Problemen an Bord wie Brände, Vorfälle mit Chemikalien und eingeschlossene Personen. MIRG-EU ist ein INTERREG IVA 2 Meeresprojekt mit dem Ziel, eine europäische MIRG mit niederländischen, belgischen, französischen und englischen Feuerwehren zu schaffen. Sowohl der Feuer- und Rettungsdienst von Kent als auch SDIS 62 (regionaler Feuer- und Rettungsdienst des Pas-de-Calais) sind in das Projekt einbezogen. Ihr Auftrag ist das Eingreifen bei maritimen Unfällen, um das Schiff zu retten und einen sicheren Transport in einen Reparaturhafen zu erleichtern, damit die Evakuierung von Mannschaft und Passagieren unnötig wird und die Auswirkungen des Vorfalls auf die natürliche Umwelt begrenzt bleiben. Die Partner arbeiten in den Gewässern im Gebiet der 2 Meere: Straße von Dover, Nordsee und Westerschelde.

### Ursprung des Praxisbeispiels

Die Straße von Dover ist einer der meistbefahrenen Seewege der Welt. Daher ist das Risiko maritimer Vorfälle sehr groß, und Teams müssen bei Eintreten eines Vorfalls einsatzbereit sein.

### Ziele und Umsetzung

#### Ziele und Umsetzung

Das Hauptziel des Projekts ist der Aufbau von robuster Kapazität in der Straße von Dover und darüber hinaus im Gebiet der 2 Meere durch Kombination der Feuerwehren und durch Umsetzung von 3 Schritten: Risikoanalyse (Typen der erwarteten Schiffe, Risiken für die MIRG, wenn sie an Bord gehen), Auswahl dazu bereiter Feuerwehrleute und ihrer Ausrüstung, und Erstellung einer Standard-Betriebsanweisung, so dass jedes Team seine Tätigkeiten nach den gleichen Vorschriften ausführen kann. Einheitliche Schulungs- und Übungsprogramme werden ebenfalls organisiert, um optimale Zusammenarbeit und Kombination des Wissens zu erreichen. Im Jahr 2014 gab es eine Großübung an Bord der DFDS Princess Seaways. MIRG-EU hat das Ziel, Standard-Betriebsvorschriften für den sicheren Transport von Mannschaften zu entwickeln.

### Wesentliche Erfolgsfaktoren

Dieses Projekt ist ein interessantes Beispiel der Koordination von Beteiligten aus verschiedenen Ländern, um eine effizientere Reaktion auf maritime Vorfälle in einer vielbefahrenen Meerenge zu erreichen.

Dieses Praxisbeispiel könnte auf andere Meerengen übertragen werden, wo ein Risiko von maritimen Vorfällen und Umweltschäden besteht.



Website [www.mirg.eu](http://www.mirg.eu)



# Verantwortungsbewusste wirtschaftliche Entwicklung

## Gründe für die Arbeit an verantwortungsbewusster wirtschaftlicher Entwicklung

Die Meerengen sind Passagerouten und damit spezielle Gebiete für die wirtschaftliche Entwicklung, besonders im grenzübergreifenden Kontext. Allerdings bergen mit der Meerenge verbundene wirtschaftliche Tätigkeiten (Fischerei, Industrie, Logistik, Tourismus, usw.) oft Risiken von Umweltschäden: Emissionen verschmutzender Stoffe in die Luft oder ins Wasser, Missachtung oder physische Schädigung der Artenvielfalt und Bedrohungen für lokale Ökosysteme. Viele der wirtschaftlichen Tätigkeiten hängen von den Ökosystemen der Meerengen ab, wie in der NOSTRA-Ausgangsstudie gezeigt wurde. Daher sollte der Umweltschutz nicht nur als ein Ziel betrachtet werden, sondern auch als ein Mittel zur Förderung der lokalen wirtschaftlichen Entwicklung: der Schutz der natürlichen Ressourcen ist nötig, um das langfristige Überleben der wirtschaftlichen Tätigkeiten in den Meerengen zu sichern.

In dieser Hinsicht ist es notwendig, das Thema verantwortungsvolle wirtschaftliche Entwicklung in den Meerengen zu betrachten, denn diese haben oft eine reichhaltige Umwelt, die wir schützen müssen.

## Herangehen an das Thema verantwortungsbewusste wirtschaftliche Entwicklung in den Meerengen

Während der Workshops des NOSTRA Projekts wurden mehrere Praxisbeispiele gezeigt, die auf umweltfreundliche wirtschaftliche Entwicklung zielen.

**Das Projekt PNA Saline** ist ein für alle europäischen Architekten offener Ideenwettbewerb, der 2011 in Reggio Calabria gestartet wurde. Sein Ziel war es, innovative und nachhaltige Lösungen für die Renovierung des heruntergekommenen Industriegebietes Saline Joniche zu finden, das in den 70-ern erbaut wurde. Siebzig Teams beteiligten sich am Wettbewerb, und die Expertenjury wählte die Sieger aus, deren Projekte veröffentlicht wurden und auf die Finanzierung für ihre Umsetzung warten. Dieser Wettbewerb bot ein Mittel zur Erweitern und Erneuern der Vision für dieses Territorium.

**Das Projekt ODISSEA** ermöglichte die Sanierung der Umwelt der Region von der Tyrrhenischen Küste in der Provinz Reggio Calabria bis zu den Höhen des Aspromonte-Massivs (Schutz der Artenvielfalt, usw.). Es zielte auf das Reduzieren der

Ungleichgewichte in Bezug auf Wirtschaft und Infrastruktur zwischen den verschiedenen Teilen des Territoriums bei gleichzeitiger Reduzierung der Auswirkungen auf die Umwelt.

**Der Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnik (ICT)** wurde in Estland eingeführt, um administrative Belastungen und den Einsatz von Papier zu reduzieren und um Projekte zur wirtschaftlichen Entwicklung zu erleichtern. ICT Demo Centre ist eine gemeinnützige Unternehmensgruppe, die im Bereich ICT arbeitet und versucht, neue Kommunikations- und Informationstechnologien für den Verwaltungsgebrauch einzusetzen (Banküberweisungen, Steuererklärungen, Wahlen, Volkszählungen, e-Rechnungen und e-Tickets, usw.). Außerdem werden elektronische offizielle Dokumente gefördert (93% der Esten haben einen elektronischen Personalausweis, mit dem sie eine elektronische Unterschrift authentifizieren können).

**Koordinierte Lenkung des Freizeittauchens** wurde in der Straße von Bonifacio eingeführt, um der Entwicklung des Tauchens in der Meerenge und den dadurch bedingten Risiken für die Artenvielfalt zu begegnen. Die Korsische Umweltbehörde hat eine Charta eingeführt, die der Naturpark und die Tauchzentren unterschrieben haben, und hat weiterhin an bestimmten Standorten Anlegebojen mit bestimmten Zugangsquoten installiert und einen Beitrag zur Schulung des Personals der Tauchzentren geleistet. Zwar scheinen diese Vorschriften auf den ersten Blick den unmittelbaren Gewinn der Tauchzentren zu schmälern, aber sie bieten ihnen die Möglichkeit, das langfristige Überleben ihres Geschäfts zu sichern und längerfristig dank des Schutzes des Naturerbes und dank der Förderung ihrer Arbeitsstellen zu expandieren.

**Das Projekt PATCH** (Ports Adapting To Change / Anpassung von Häfen an den Wandel) ist ein INTERREG IVA-Projekt (2009-2012) mit dem Ziel, Hafen- und Logistikaktivität widerstandsfähiger in Bezug auf Wandel zu machen sowie offener gegenüber unternehmerischem Denken und Innovation und anpassungsfähiger an Marktveränderungen. Zu diesem Zweck besteht die Idee darin, den Logistikbetrieb des Hafens im Kontext eines zunehmend grenzübergreifenden und verflochtenen Fracht- und Verkehrsmarktes zu stärken. Kurzfristig war das Ziel des Projekts, auf die wirtschaftliche Rezession durch Identifizieren von Optionen zum Sichern der Arbeitsplätze in den Häfen zu reagieren. Langfristig geht es darum, die grenzübergreifende Effektivität und die Machbarkeit von Zusammenarbeit zwischen Häfen zu stärken.

**Der Wachstumskorridor Rail Baltica Growth Corridor** ist ein mit dem Rail Baltica-Projekt der Europäischen Union verbundenes Experiment, das Finnland und Polen per Eisenbahn verbinden will. Die von der Stadt Helsinki (Finnland) verfolgte Strategie besteht in der Entwicklung der Infrastruktur, in



der Schaffung multimodaler Drehscheiben und in der Förderung der Zusammenarbeit auf mehreren Ebenen unter Berücksichtigung der Stärken der durchquerten Territorien in Bezug auf Wirtschaftssektoren (Märkte) und Arbeitskräfte sowie von Migrationsströmen.

**Die nachhaltige Entwicklung von Frachtverkehr** wird in der Straße von Dover durch John Shirley Ltd. entwickelt. Diese Firma versucht, ihre Umweltauswirkungen zu reduzieren, insbesondere durch ihre Mitwirkung im Netzwerk für CO<sub>2</sub>-Reduzierung Low Carbon Kent Business und in europäischen Projekten wie FUSION. Die Firma entwickelt eine Reihe von Innovationen zum Reduzieren ihres CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks und arbeitet für den "grünen Transport" durch Förderung der Verkehrsmittelverlagerung von LKW auf Container. Sie hat einen Preis für diesen Ansatz gewonnen, der sie auch wettbewerbsfähig auf dem Markt macht, weil viele Firmen diese Strategie gutheißen und das Unternehmen genau wegen seines Umweltansatzes auswählen.

**Das Projekt Belt Trade** (finanziert durch die europäischen Mittel von INTERREG und FEDER und durch private Finanzierung) zielt darauf, das Wirtschaftswachstum der Region zu stärken und die Schaffung von Arbeitsplätzen im Zusammenhang mit dem Tunnelprojekt im Fehmarnbelt zu fördern. Das Ziel besteht in der Vorbereitung von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) darauf, die neuen Chancen aus der Öffnung dieses Infrastrukturprojekts zu nutzen, insbesondere durch Förderung von Verbindungen zwischen KMU auf beiden Seiten der Meerenge und durch Aufforderung an sie, z. B. saubere Energietechnik zu entwickeln.

**Schilfernte** mit Exklusivrechten für die lokale Bevölkerung wurde im Donaudelta umgesetzt, um eine Kompensation für die Einschränkungen zu schaffen, nachdem 1990 die Klassifizierung als Biosphärenreservat erfolgte. Tatsächlich brachte diese Klassifizierung eine spezifische Organisation von wirtschaftlichen Tätigkeiten mit sich, wobei Tätigkeiten nur in Pufferzonen (traditionelle Tätigkeiten) und in Zonen der wirtschaftlichen Aktivität erlaubt waren. Ein Exklusivrecht wurde der örtlichen Bevölkerung und örtlichen Unternehmen gewährt (die innerhalb des Reservats leben oder ansässig sind), mit der Erlaubnis, natürliche Ressourcen durch traditionelle Wirtschaftstätigkeiten auszubeuten, darunter durch die Schilfernte.

**Szenarien für nachhaltige sozioökonomische Entwicklung** sind in der Region Vlora in Albanien entwickelt worden, darunter in der Entwicklung des Tourismus, des ländlichen Raumes, des Landwirtschafts- und Nahrungsmittelsektors sowie von Dienstleistungen, Netzwerken und Leichtindustrien.

**VASEK** ist eine Regionalentwicklungsgesellschaft im Eigentum der Kommunen der Region Vaasa in Finnland, die mit 14 € pro Jahr und Bewohner finanziert wird. Ihr Hauptziel ist die Beratung und Anleitung für Unternehmensinhaber, die Förderung der Regionalentwicklung durch Entwicklungsprogramme und -projekte und die Förderung der Region. Der Zweck der Entwicklungsprogramme und -projekte von VASEK ist neben ihren eigenen Projekten die Verbesserung der Bedingungen für Unternehmertum in der Region sowie die Koordinierung und Finanzierung von Projekten, die durch andere Organisationen gefördert werden.

**Energy Vaasa** ist in Skandinavien führend in Energietechnologie. Angesichts der Umweltherausforderungen und der europäischen Anforderungen sind Energietechnologien ein vielversprechender Schlüsselsektor für die finnische Wirtschaft. In der Region Vaasa sind über 120 Unternehmen auf dieses Feld spezialisiert und haben großen internationalen Erfolg (Exportanteil über 70%). Als eines von diesen bietet Energy Vaasa innovative Produkte und Dienstleistungen und Verbesserungen der Energieeffizienz.

**Der Hafen Vuosaari** ist ein neuer am Rand von Helsinki erbauter Hafen, der Raum im Stadtzentrum für Wohnraum oder Freizeitaktivitäten freimacht, Staus, Lärm und Verschmutzung durch Verkehr reduziert und für Schiffe besser erreichbar ist. Der Bau dieses Hafens hat Dekontaminierungsarbeiten und Bodenstabilisierung in einem früheren Industriegebiet erforderlich gemacht. Der Umweltschutz war im Zentrum dieses Prozesses. Dazu gehört die Anforderung, dass der Hafen eine Umweltgenehmigung erhält, die nach nur jeweils fünf Jahren zu erneuern ist, der Bau von Tunneln zum Erschließen des Hafens ohne Auswirkungen auf die nahe gelegenen Natura 2000-Orte sowie der Bau einer Lärmschutzanlage. Weiterhin hat der Hafen eine Reihe strenger Regeln für die Beschränkung von Lärmpegeln, die verpflichtende Sammlung aller Abfälle von Schiffen, den Schutz exotischer Arten usw. umgesetzt.

## ODISSEA-Projekt

- **Ort** Straße von Messina (Italien)
- **Partner** Provinz Reggio Calabria
- **Zeitraumen** 2004-2006
- **Finanzierung** Nationale Mittel (Umweltministerium)



### Beschreibung?

Das ODISSEA-Projekt war ein Umweltzertifizierungsprozess in der Provinz Reggio Calabria mit dem Ziel, eine bessere Berücksichtigung der Auswirkungen wirtschaftlicher Tätigkeiten der lokalen Kommunen auf die Umwelt und auf die Artenvielfalt zu gewährleisten.

### Ursprung des Praxisbeispiels

Es bestanden Ungleichgewichte in Wirtschaft und Infrastruktur zwischen den verschiedenen Gebieten der Region. Das führte zu schwerwiegenden Auswirkungen auf die natürliche Umwelt und zu einer Abnahme der Artenvielfalt.

### Ziele und Umsetzung

Das Projektziel war die Sanierung der Umwelt der Region Tyrrhenischen Küste in der Provinz Reggio Calabria bis zu den Höhen des Aspromonte-Massivs (Schutz der Artenvielfalt, usw.). Ein Ziel war das Reduzieren der Ungleichgewichte in Bezug auf Wirtschaft und Infrastruktur zwischen den verschiedenen Teilen des Territoriums bei gleichzeitiger Reduzierung der Auswirkungen auf die Umwelt. Es gab auch Überlegungen zur verbesserten Nutzung der unterbewerteten Stärken in Tourismus und Kultur. Eine Umweltanalyse (unter Verwendung von Umweltindikatoren) wurde dank dieses Projekts durch den italienischen Staat finanziert. Im Anschluss an spezifische Studien zum Zustand der natürlichen Umwelt in bestimmten Territorien erhielten die Kommunen Santo Stefano in Aspromonte und Scilla eine EMAS (Eco-Management & Audit Scheme)-Zertifizierung.

### Wesentliche Erfolgsfaktoren

Das ODISSEA-Projekt kann als interessantes Praxisbeispiel betrachtet werden, weil es einen Beitrag zum erhöhten Umweltbewusstsein der lokalen Kommunen leistet. Dieser Umweltzertifizierungsprozess könnte auf andere Meerengen übertragen und um eine grenzübergreifende Vision angereichert werden.



**Kontakt** Dott. G. Postorino, [g.postorino@provincia.rc.it](mailto:g.postorino@provincia.rc.it)



## Szenarien für nachhaltige sozio-ökonomische Entwicklung

- **Ort** Straße von Otranto (Albanien)
- **Partner** Regionalrat von Vlora



### Beschreibung?

Der Regionalentwicklungsplan von Vlora enthält die folgenden strategischen Ziele: Entwicklung des nachhaltigen Tourismus, Entwicklung des ländlichen Raumes und der Landwirtschaft, Entwicklung von Aquakultur, Energie, Industrien und Dienstleistungen, Geschlechtergleichstellung und soziale Inklusion. Das Ziel besteht in der nachhaltigen sozio-ökonomischen Entwicklung der Region. Angesichts des aktuellen Stands der umgesetzten Maßnahmen werden drei Strategien vorgestellt, um die potenzielle zukünftige Entwicklung der Region auf der Grundlage ihrer Stärken und ihrer wirtschaftlichen Vorrangsektoren zu fördern.

### Ursprung des Praxisbeispiels

Die Region Vlora hat viele Stärken, die sie zu einem wichtigen Touristenziel machen können (Kulturerbe, großartige natürliche Schönheit, Kunsthandwerk, großartige Gastfreundlichkeit, usw.), aber es gibt viele Aspekte, die ihre wirtschaftliche Entwicklung verhindern (schlechte Qualität der Dienstleistungen für Touristen, Mangel an Informationen und Bildung, Qualität der Küstengewässer, der Abfallentsorgung und der Straßenverbindungen).

### Ziele und Umsetzung

Drei mögliche zukünftige Richtungen für die Region wurden auf der Grundlage der aktuellen Bedingungen und der durch laufende Maßnahmen vorgegebenen Trends identifiziert. Das erste Szenario zielt auf die Entwicklung eines gelenkten Tourismus mit effizienter Bodennutzung und Territorialplanung, effektiver Abfallentsorgung, Integration von Küste und Hinterland und Umweltschutz. Das zweite Szenario betrifft die Entwicklung auf der Grundlage der Entwicklung des ländlichen Raumes und der Landwirtschaft rund um die typischen lokalen Produkte (Markenbildung), mit den Herstellerverbänden, Landschafts- und Bio-Landwirtschaft, usw. Das letzte Szenario zielt auf die Entwicklung von Dienstleistungen, Netzwerken und Leichtindustrien mit Kampf gegen Verschmutzung, Produktion erneuerbarer Energien, Unternehmensinnovation und der Entwicklung einer grünen Wirtschaft.

### Wesentliche Erfolgsfaktoren

Dieses Praxisbeispiel ist interessant, denn es berücksichtigt die sozio-ökonomische Entwicklung der Region mit einem nachhaltigen Ansatz. Jedes Szenario beinhaltet Umweltziele. Ähnliche Strategien könnten in anderen an Meerengen grenzenden Regionen entwickelt und an das lokale Potenzial angepasst werden.



# Direktes Handeln für die natürliche Umwelt

## Warum direktes Handeln für die natürliche Umwelt?

Wie in der NOSTRA-Studie hervorgehoben wurde, haben Meerengen reichhaltige Ökosysteme. Oft beheimaten sie seltene oder gefährdete Arten, und viele Wanderrouten für Vögel, Meeressäuger und Fische befinden sich in den Gebieten europäischer Meerengen. Die reichhaltige natürliche Umwelt ist durch Druck von Mensch und Natur bedroht (Verschmutzung, invasive Arten, Klimawandel ...). Wie dieser Leitfaden für gute Praxis erklärt, können Maßnahmen auf die Triebkräfte einwirken, welche die Ökosysteme berühren (Seeverkehr, Wirtschaftstätigkeiten, Tourismus, usw.), um ihre Auswirkungen zu reduzieren. Aber es ist auch notwendig, direkte Maßnahmen zu berücksichtigen, um die Artenvielfalt und die natürliche Umwelt der Meerengen zu schützen und zu fördern.

## Wie sieht direktes Handeln für die natürliche Umwelt der Meerengen aus?

Während der Workshops des NOSTRA Projekts wurden mehrere Praxisbeispiele gezeigt, die auf direkten Schutz der Artenvielfalt oder der natürlichen Umwelt zielten.

**Die Anpassung an den Klimawandel im Küstengebiet** wurde in der Provinz Lecce durch das Euro-Mediterranean Centre on Climate Change vorweggenommen, das eine Mission "Meereslabor" eingerichtet hat. Deren Ziel ist die Entwicklung und Produktion von kurzfristigen Voraussagen für das Meer: Küstenmodellierung, Entwicklung von Anwendungen für die maritime Sicherheit, Abschätzung der Folgen des Klimawandels auf das Küstengebiet ... Das Portal Sea Conditions bietet z. B. kostenlosen Online-Zugriff auf meteorologische und ozeanografische Voraussagen für das gesamte Mittelmeer.

**Umweltbedingungen von Meeres- und Übergangsökosystemen** wurden in der Straße von Otranto abgeschätzt. Das Ziel war die Entwicklung und Verbreitung von Instrumenten für die Aufzeichnung von Habitaten und Arten in der Region Adria und Ionisches Meer mit Hilfe von Informationstechnologie zum Schaffen von Datenplattformen, zum Beurteilen der menschengemachten Druckfaktoren und der Leistungen der Ökosysteme und zur Unterstützung bei der Planung von Meeresschutzgebieten.

**Das Projekt BALTIC FLYWAY (Vogelfluglinie)** ist im Fehmarnbelt umgesetzt worden, der sich auf einer

Vogelzugroute, eben der "Vogelfluglinie" befindet. Das Ziel des Projekts besteht darin, sprachliche Differenzen auf beiden Seiten zu überwinden, um im Naturschutz zusammenzuarbeiten, um die deutsche und die dänische Öffentlichkeit über die Vögel und die natürlichen Gebiete zu informieren und das Bewusstsein dafür zu stärken, welche Leistungen die natürliche Umwelt für die Bedürfnisse des Menschen in Bezug auf Gesundheit, Freizeit und Tourismus erbringt.

**Das Projekt HEALFISH** hat das Ziel des Austauschs guter Praxisbeispiele zum Management von Flussbecken und zur Sanierung von Flüssen auf beiden Seiten des Finnischen Meerbusens durch Tätigkeiten in einigen Pilotflüssen zum Erleichtern der Wanderung von Lachsfischen. Tatsächlich ist ein Bestand gesunder Lachsfische (Forelle und Lachs) ein guter Indikator für den Umweltzustand eines Flusses.

**Ein grenzübergreifender Aktionsplan für den Schutz der Artenvielfalt** ist durch die European Grouping of Territorial Cooperation (EGCT) des 2012 eingerichteten Internationalen Meeressparks Straße von Bonifacio geschaffen worden, die als erste EGCT dem Umweltschutz gewidmet ist. Ihr Ziel ist die Ermöglichung eines gemeinsamen Aktionsplans und ein integriertes Management der Straße von Bonifacio unter Berücksichtigung von Umweltaspekten auf breiterer Basis. Gemeinsames Handeln kann so entwickelt werden, um die wesentlichen Themen anzugehen: Schifffahrt, Fischerei, Tourismus, usw.

**Das SeaGIS-Projekt** zielt darauf, das Wissen über den Kvarken auszuweiten und über eine gemeinsame Plattform besser zugänglich zu machen, um das Potenzial für die Planung von Meeresgebieten auf regionaler Ebene zu verbessern, auch im Hinblick auf eine zukünftige europäische Richtlinie für maritime Entwicklung und das integrierte Management von Küstengebieten.



## Das Projekt BALTIC FLYWAY (Vogelfluglinie)

- **Ort** Fehmarnbelt (Deutschland/Dänemark)
- **Partner** Region Seeland, Kreis Ostholstein
- **Zeitraumen** 2010-2013
- **Finanzierung** INTERREG und Partner



### Beschreibung?

Das BALTIC FLYWAY-Projekt ist ein INTERREG IVA-Projekt mit dem Ziel, sprachliche Differenzen auf beiden Seiten zu überwinden, um im Naturschutz zusammenzuarbeiten, um die deutsche und die dänische Öffentlichkeit über die Vögel und die natürlichen Gebiete zu informieren und das Bewusstsein dafür zu stärken, welche Leistungen die natürliche Umwelt für die Bedürfnisse des Menschen in Bezug auf Gesundheit, Freizeit und Tourismus erbringt. Dieses Projekt ist ein Pilot für ein ehrgeizigeres Projekt, das mehrere Länder und Partner einbeziehen soll.

### Ursprung des Praxisbeispiels

Der Fehmarnbelt befindet sich auf einer Vogelwanderroute, der "Vogelfluglinie". Diese Naturgebiete sind wichtige Zufluchtsorte für Nistvögel, aber sehr verletzlich und daher schutzbedürftig. Dazu ist es erforderlich, über die Grenzen hinauszublicken, die für Vögel nicht existieren.

### Ziele und Umsetzung

Die Ziele des Projekts waren die Sicherung von Naturschutz und Vogelschutz und Kommunikation über diese Themen auf beiden Seiten der Meerenge. Die Partner nutzten das Projekt als einen Beitrag zur Umsetzung einer Vision von Schaltzentren auf der "geraden Linie" mit Schwerpunkt auf Brutvögeln, Natura 2000-umweltfreundlicher Landwirtschaft und Naturschutz, Entwicklung lokal hergestellter hochwertiger Produkte sowie auf der Verbesserung des öffentlichen Gesundheitswesens und der Möglichkeiten für Erholung im Freien. Dazu tauschten die deutschen und dänischen Projektpartner professionelles Wissen und Erfahrungen zu Naturschutz, Vogelschutz, Wissensverbreitung und Marketing aus. Diese berufsübergreifenden Fertigkeiten und Kompetenzen wurden eingesetzt, um länderübergreifende koordinierte Entwicklungspläne für die Gebiete zu erstellen und um Tätigkeiten zur Wissensverbreitung für Touristen und für lokale Bürger umzusetzen.

### Wesentliche Erfolgsfaktoren

Dieses Projekt ist ein interessantes Praxisbeispiel, denn es zeigt die Möglichkeit, über die Beschränkungen nationaler Systeme auf jeder Seite der Meerenge hinaus zu arbeiten und eine fruchtbare Zusammenarbeit zum Erreichen gemeinsamer Ziele zu etablieren. Es ist auch wichtig herauszustellen, dass die Zwecke des Naturschutzes erfolgreich mit dem Tourismus in der natürlichen Umwelt kombiniert werden können.

Dieses Praxisbeispiel könnte auf andere Meerengen übertragen werden, die ähnliche Themen in Bezug auf Vogelwanderung haben und die diese Themen grenzübergreifend angehen möchten.



**Kontakt** Morten Rolsted, Naturstyrelsen, mro@nst.dk

**Website** [www.balticflyway.dk](http://www.balticflyway.dk)



## Ein grenzübergreifender Aktionsplan für den Schutz der Artenvielfalt

- **Ort** Straße von Bonifacio (Frankreich/Italien)
- **Partner** Umweltbehörde von Korsika und Nationalpark Maddalena Arcipelago
- **Zeitraumen** ab 2012
- **Finanzierung** Mitgliedsbeiträge (mit regionalen, nationalen und europäischen Beiträgen)



### Beschreibung?

Die European Grouping of Territorial Cooperation (EGCT) des 2012 eingerichteten Internationalen Meeressparks Straße von Bonifacio ist als erste EGCT dem Umweltschutz gewidmet. Ein gemeinsamer Aktionsplan für die zwei Meeresschutzgebiete ist umgesetzt worden. Das Ziel ist ein integriertes Management der Straße von Bonifacio unter Berücksichtigung von Umweltaspekten auf breiterer Basis. Gemeinsames Handeln kann so entwickelt werden, um die wesentlichen Themen anzugehen: Schifffahrt, Fischerei, Tourismus, usw.

### Ursprung des Praxisbeispiels

Die Hauptmerkmale des grenzübergreifenden Aktionsplans liegen in der jeweiligen Besonderheit jeder Seite der Meerenge: kulturelle Identität (Traditionen) und Artenvielfalt (Artenvielfalt und Reichhaltigkeit der Landschaft). Die Idee zur Schaffung eines internationalen Meeressparks zwischen Korsika und Sardinien stammt aus den frühen 1990-ern, getragen von einem wirklichen Willen, internationale Anerkennung der ökologischen Besonderheit dieser Meerenge zu erreichen und ihre Reichhaltigkeit zu schützen.

### Ziele und Umsetzung

Der grenzübergreifende Aktionsplan hat das Ziel, das koordinierte Management und die wissenschaftlichen Kenntnisse über die Meerenge zu verbessern. Eine gemeinsame Datenbank wurde geschaffen, mit einer Bestandsaufnahme der Arten, Habitate und Taxa des Internationalen Meeressparks: Sein Ziel ist die Charakterisierung und Verfolgung der Evolution der Artenvielfalt in der Meerenge mit einer harmonisierten wissenschaftlichen Methode in jedem Meeresschutzgebiet. Zwei Pilotprojekte sind mit dem Aktionsplan assoziiert: ein grenzübergreifendes Wächterteam und eine gemeinsame Marke PMIBB (Parc Marin International des Bouches de Bonifacio).

Zusätzlich führt der Aktionsplan zu einem gemeinsamen Modell für die Nutzung erneuerbarer Energien. Ein weiteres aus dem Aktionsplan entstandenes Projekt ist der französisch-italienische Antrag auf den Status als UNESCO-Welterbe.

### Wesentliche Erfolgsfaktoren

Dieser grenzübergreifende Aktionsplan ist interessant, weil er direkt auf den Schutz der Artenvielfalt in der Meerenge durch Handeln auf grenzübergreifender Ebene zielt. Dieses Praxisbeispiel könnte auf andere Meerengen übertragen werden, die sich Themen der Artenvielfalt gegenübersehen, aber es erfordert ein hohes Maß an gemeinsamer Verwaltung (hier die EGTC).



**Kontakte** GianLuigi.Cancemi@oec.fr,  
y.donno@lamaddalenapark.org

## Das SeaGIS-Projekt

- **Ort** Kvarken (Schweden/Finnland)
- **Partner** Kvarken-Rat
- **Zeitraumen** 2011-2014 und danach
- **Finanzierung** INTERREG und nationale Mittel



### Beschreibung?

Das SeaGIS-Projekt ist ein INTERREG IVA-Projekt mit dem Ziel, Entwicklern und Entscheidungsträgern angesichts der besonderen Schwierigkeiten bei der Raumplanung in einer dreidimensionalen marinen Umgebung Instrumente und Daten zu geben. Das Projekt hat weiterhin den Zweck, diese Informationen der allgemeinen Öffentlichkeit zu vermitteln.

### Ursprung des Praxisbeispiels

Das SeaGIS-Projekt nimmt die europäische Richtlinie für maritime Entwicklung und das integrierte Management von Küstengebieten vorweg: Regionale Umwelt- und Planungsbehörden wollten bereit zur Umsetzung grenzübergreifender Meeresraumpläne in der Region sein.

### Ziele und Umsetzung

Das Ziel des SeaGIS-Projekts ist es, das Wissen über den Kvarken zu erweitern und es zugänglicher zu machen, um die Möglichkeiten zur Planung von Meeresräumen auf regionaler Ebene zu verbessern. Die allgemeine Öffentlichkeit erhält Zugang zu einer internetgestützten mehrsprachigen Wissensplattform, auf der die verfügbaren Daten zu Umwelt, Infrastruktur und Sozioökonomie vorgestellt werden. Alle zuständigen Umwelt- und Planungsbehörden auf beiden Seiten des Kvarken sind in das Projekt einbezogen. Kommunen sind in Pilotstudien eingebunden und liefern relevante Daten, die auf die Plattform hochgeladen werden. Universitäten auf beiden Seiten des Kvarken haben die bestehende nationale Gesetzgebung (betreffend Meer, Umwelt und Planung) durchgesehen und erforscht, wie die aktuellen Planungssysteme funktionieren und wie die zukünftige ökosystembasierte Planung im Kvarken-Gebiet anzugehen ist.

### Wesentliche Erfolgsfaktoren

Das SeaGIS-Projekt ist ein interessantes Praxisbeispiel, denn es nimmt die europäische Richtlinie für maritime Entwicklung und den Schutz von Ökosystemen in Küstengebieten auf grenzübergreifender Ebene vorweg. Es führt zu einem tieferen und gemeinsamen Wissen um die natürliche Umwelt der Meerenge, was angesichts der Schwierigkeiten mancher Behörden damit, Daten kostenlos auszutauschen, nicht immer einfach ist.

Ähnliche Studien und eine Reflexion zum aktuellen Planungssystem könnten auf andere Meerengen übertragen werden, um ihnen beim Kapazitätsaufbau zu helfen und auf den bei der NOSTRA Ausgangsstudie identifizierten Bedarf einzugehen.



Website <http://seagis.org/>



## Teil III

## Abschluss

Das Hauptziel des NOSTRA-Projekts ist der Erhalt der Artenvielfalt und des Naturerbes. Allerdings zeigt dieser Leitfaden, dass dies ein übergreifendes Thema ist, das Handeln an einer Vielzahl von Einflussgrößen erfordern kann, wie Verwaltung, Meeresraumplanung, Tourismus, Verkehr, maritime Sicherheit und Wirtschaftsentwicklung. Die 16 Partner von NOSTRA haben 3 Jahre lang zu all diesen Themen Erfahrungen ausgetauscht, um auf der Ebene von Meerengen effizientere und nachhaltige Maßnahmen umzusetzen.

### 2014, das Ende von NOSTRA und ein neuer Anfang

Das NOSTRA-Projekt endet, aber das ist nicht das Ende des Nachdenkens über den Erhalt von Artenvielfalt und Naturerbe in europäischen Meerengen. Neben diesem Leitfaden für gute Praxis hat jeder Partner einen Umsetzungsplan geschrieben, der danach strebt, einige der oben vorgestellten guten Praxisbeispiele auf die eigene Meerenge zu übertragen. Weiterhin bedeutet das Ende des NOSTRA-Projekts nicht das Ende der Partnerschaft: Die meisten an NOSTRA beteiligten Partner sind ebenfalls in der European Strait Initiative (ESI) vertreten, deren Absichtserklärung sehr bald erneuert werden und zu neuen Kooperationsprojekten in den kommenden Jahren führen sollte.



# Kontakte

## Conseil général du Pas-de-Calais (federführender Partner)

Rue Ferdinand Buisson  
62000 Arras - FRANKREICH  
**Kontakt:** Antoine Surget,  
surget.antoine@cg62.fr

## Kent County Council

Invicta House, County Hall  
ME14 1XX, Maidstone, Kent  
- GROSSBRITANNIEN  
**Kontakt:** Chris Drake,  
chris.drake@kent.gov.uk

## Provincia di Messina

Corso Cavour 87  
98122 Messina - ITALIEN  
**Contact :** Dr. Paolina Emanuele,  
p.emanuele@provincia.messina.it

## Provincia di Reggio Calabria

Piazza Italia  
89125 Reggio Calabria - ITALIEN  
**Kontakt:** Giorgio Panuccio,  
politichecomunitarie@provincia.rc.it

## Kvarkenrådet rf.

Sandogatan 6  
65100 Vasa - FINNLAND  
**Kontakt:** Mathias Lindstrom,  
info@kvarken.org

## Provincia regionale di Trapani

Piazza Vittorio Veneto, n°2  
91100 Trapani - ITALIEN  
**Kontakt:** Deborah Aureli,  
daureli@provincia.trapani.it

## Institutul National de Cercetare Dezvoltare Delta Dunarii

165, Babadag Street  
820112 Tulcea - RUMÄNIEN  
**Kontakt:** Marian Tudor,  
mtudor@ddni.ro

## Harju Maavalitsus

Roosikrantsi 12  
15077 Tallinn - ESTLAND  
**Contact :** Kaarel Kose,  
kaarel.kose@mv.harju.ee

## Uudenmaan liitto

Esterinportti 2 B  
FIN-00240 Helsinki - FINNLAND  
**Kontakt:** Heli Halla-Aho,  
heli.halla-aho@uudenmaanliitto.fi

## Provincia di Lecce

Via Umberto I n. 13  
73100 Lecce - ITALIEN  
**Kontakt:** Carmelo Calamia,  
ccalamia@provincia.le.it

## Qarku I Vlores

Sheshi 4 Heronjte  
094 Vlore - ALBANIEN  
**Kontakt:** info@qarkuvlore.gov.al

## Region Sjælland

Alleen 15  
DK - 4180 Sorø - DÄNEMARK  
**Kontakt:** Mette Høstgaard Bonde,  
mhbo@regionsjaelland.dk

## Kreis Ostholstein

Luebecker Str. 41  
D 23701 Eutin - DEUTSCHLAND  
**Kontakt:** Horst Weppeler,  
h.weppeler@kreis-oh.de

## Office de l'Environnement de la Corse (O.E.C.)

Avenue Jean Nicoli  
20250 Corte - FRANKREICH  
**Kontakt:** Gianluigi Cancemi, GianLuigi.  
Cancemi@oec.fr

## Provincia di Sassari

Piazza d'Italia, 7  
07100 Sassari - ITALIEN  
**Kontakt:** Dr. Salvatore Masia, s.masia@  
provincia.sassari.it

## Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena

Via Giulio Cesare, 7  
07024 La Maddalena - ITALIEN  
**Kontakt:** Giovanna Urban,  
g.urban@lamaddalena-park.org

	Straße von Dover		Straße von Messina	Kvarken	Straße von Sizilien	Donaudelta	Finnischer Meerbusen
Themen	Departements-rat Pas-de-Calais	Kent County Council	Provinz Reggio Calabria	Kvarken-Rat	Regional - Provinz Trapani	Danube Delta National Institute	Bezirksregierung Harju
Gemeinsame Verwaltung							
Kvarken-Rat				X			
EGTC in Bonifacio							
Jahr d. Finn. Meerb. 2014							X
Fehmarnbelt Tage							
Küstenlandschafts- und Meeresraumplanung							
Beurteilung d. Küstenland- schaft u. Meeresplanung		X					
Nachhaltiger Tourismus							
CAST (Aktion a. d. Küste f. nachhalti- gen Tourismus)	X	X					
Friendly Islands Route							X
Entwicklung des Tourismus im Gebiet Salento							
Nachhaltiger Verkehr							
Fehmarnbelt- Tunnel							
Nordic Logistic Corridor				X			
Strategie für nachhaltige Mobilität	X						
Maritime Sicherheit							
MIRG-EU	X	X					
Nachhaltiger Wirtschaftsentwicklung							
ODISSEA-Projekt			X				
Szenario für nachhaltige sozio- ökonomische Entwicklung							
Direktes Handeln für die natürliche Umwelt							
Das BALTIC FLYWAY- Projekt (Vogelfluglinie)							
Grenzübergreifender Aktionsplan							
Das SeaGIS-Projekt				X			

Finnischer Meerbusen	Straße von Otranto		Fehmarnbelt		Straße von Bonifacio		
Regionalrat von Uusimaa	Provinz Lecce	Regionalrat von Vlorë	Region Seeland	Kreis Ostholstein	Korsische Umwelt-behörde	Provinz Sassari	Nationalpark Maddalena Arcipelago
					X		X
X							
			X	X			
X							
	X						
			X	X			
		X					
			X	X			
					X		X



