BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN
Bundestagsfraktion

16

76
JUNI 2007

Für eine nachhaltige und umfassende Meerespolitik für die Europäische Union

Stellungnahme zum Grünbuch der Europäischen Kommission: „Die künftige Meerespolitik der EU: Eine europäische Vision für Ozeane und Meere“

WWW.GRUENE-BUNDESTAG.DE

Impressum

Herausgeberin	Bündnis 90/Die Grünen Bundestagsfraktion Platz der Republik 1 11011 Berlin www.gruene-bundestag.de
Verantwortlich	Rainder Steenblock MdB Sprecher für Europapolitik Bündnis 90/Die Grünen Bundestagsfraktion Platz der Republik 1 11011 Berlin E-Mail: rainder.steenblock@bundestag.de
Autorin	Catherine Zucco
Redaktion	Pia Kohorst Elene Shatberashvili
Bezug	Bündnis 90/Die Grünen Bundestagsfraktion Info-Dienst Platz der Republik 1 11011 Berlin Fax: 030 / 227 56566 E-Mail: versand@gruene-bundestag.de http://gruene-bundestag.de → Service → Publikationen → Reader
Schutzgebühr	€ 1,50
Redaktionsschluss	Juni 2007

Inhalt

1. Einleitung 3

1.1 Braucht die EU eine integrierte Meerespolitik? 3

1.2 Welchen Mehrwert kann die EU zu den zahlreichen bereits bestehenden nationalen, regionalen und privaten Initiativen im maritimen Bereich leisten? 6

2. Europas Führung in nachhaltiger maritimer Entwicklung sichern 7

2.1 Welche Mechanismen sind erforderlich, um künftig eine nachhaltige Entwicklung im Meeresbereich zu gewährleisten? 7

2.2 Die Bedeutung der Meeresumwelt für die nachhaltige Nutzung mariner Ressourcen ... 9

2.2.1 Wie kann die Meerespolitik zur Erhaltung von Meeresressourcen und Meeresumwelt beitragen? 9

2.2.2 Wie kann eine Meerespolitik die Ziele der Thematischen Strategie für die Meeresumwelt fördern? 11

2.2.3 Wie kann die Risikoanalyse am besten zur Förderung der Seeverkehrssicherheit eingesetzt werden? 14

2.3 Vorreiter in Wissen und Technologie bleiben 15

2.3.1 Wie kann eine europäische Meeresforschungsstrategie entwickelt werden, um wissenschaftliche Kenntnisse zu vertiefen und neue Technologien zur fördern? 15

2.3.2 Sollte ein europäisches Meeresforschungsnetzwerk eingerichtet werden? 17

2.4 Innovationen unter veränderten Bedingungen 18

2.4.1 Welche Maßnahmen sollte die EU noch treffen, um den Klimawandel in der Meeresumwelt abzuschwächen oder eine Anpassung zu ermöglichen? 18

2.4.2 Wie können innovative Offshore -Technologien für Erneuerbare Energien gefördert und verwirklicht werden? Wie kann die Energieeffizienz in der Schifffahrt verbessert und der Kraftstoffverbrauch diversifiziert werden? 20

2.5 Die rechtlichen Rahmenvorschriften 25

2.5.1 Wie könnte der rechtliche Rahmen für die maritime Wirtschaft so verbessert werden, dass unbeabsichtigte und kontraproduktive Auswirkungen auf meerespolitische Ziele vermieden werden? 25

2.5.2 Welche weiteren Maßnahmen der EU sind erforderlich, um die Probleme mit Billigflaggen in den Griff zu bekommen und Anreize für die Registrierung unter europäischen Flaggen zu geben? 26

2.5.3 Wie sollte die Gemeinsame Fischereipolitik weiterentwickelt werden, um das Ziel der nachhaltigen Fischerei zu erreichen? 27

3. Die Lebensqualität in den Küstenregionen optimieren 31

3.1 Anpassung an die Risiken an der Küste:

Wie können unsere Küsten und Küstengewässer besser überwacht werden, um vom Menschen ausgehende Bedrohungen zu verhindern? 31

3.2 Küstentourismus weiter entwickeln:

Welche spezifischen Maßnahmen sollten auf EU-Ebene zur Förderung einer nachhaltigen touristischen Entwicklung der Küstenregionen und Inseln unternommen werden? 32

3.3 An der Schnittstelle von Küste und See 33

3.3.1 Wie lässt sich das IKZM erfolgreich umsetzen? 33

3.3.2 Wie kann die EU die weitere nachhaltige Entwicklung der Häfen am besten gewährleisten? 34

4. Überwachungssysteme für unsere Meere 37

4.1 Daten für unterschiedliche Nutzungen:

Sollte für die Küstengewässer der EU ein umfassendes Netz von bestehenden und künftigen Systemen zur Schiffsverfolgung aufgebaut werden? Welche Datenquellen sollten für dieses Netz genutzt werden, wie würden diese Quellen gebündelt, und für wen wären die Dienste des Netzes bestimmt? 37

4.2 Raumplanung für eine wachsende maritime Wirtschaft:

Welche Grundsätze und Mechanismen sollten den maritimen Raumplanungssystemen zugrunde liegen? 38

4.3 Finanzielle Unterstützung für Küstenregionen bestmöglich einsetzen:

Wie können die Finanzinstrumente der EU am besten zur Verwirklichung der Ziele der Meerespolitik beitragen? 42

5. Regelungen für maritime Angelegenheiten 44

5.1 Leitlinien für die EU:

Soll alljährlich eine Konferenz über bewährte Verfahren auf dem Gebiet der meerespolitischen Entscheidungsfindung stattfinden? 44

5.2 Die Offshore-Aktivitäten der Regierungen:

Ist es zweckmäßig, eine europäische Küstenwache zu schaffen? Welches Ziel soll sie verfolgen und welche Aufgaben sollen ihr übertragen werden? 44

5.3 Internationale Regeln für globale Aktivitäten:

Was muss die EU tun, um die internationalen Bemühungen um Bekämpfung des illegalen, unregulierten und nicht gemeldeten Fischfang zu verstärken? 45

5.4 Geographische Realitäten berücksichtigen 47

5.4.1 Welche regionalen Besonderheiten sind bei der EU-Meerespolitik zu berücksichtigen? 47

5.4.2 Auf welche Weise sollen maritime Themen stärker in die Nachbarschaftspolitik und die Entwicklungspolitik der EU einbezogen werden? 48

1. Einleitung

1.1 Braucht die EU eine integrierte Meerespolitik?

Eine **integrierte, räumlich und politisch übergreifende EU-Meerespolitik** ist unabdingbare Voraussetzung, um den nachhaltigen Schutz der Meere *und* die Wirtschaftlichkeit der Meere dauerhaft sicherstellen zu können. Sie muss an die **ökologischen Rahmenbedingungen**, die zum Erhalt der Meeresumwelt und -natur sowie der biologischen Vielfalt erforderlich sind, angepasst sein. Gesunde Meere und Ozeane beherbergen einen enormen Reichtum an Meeresorganismen. Diese Artenvielfalt und die vielfältigen Lebensräume sind für unser soziales und wirtschaftliches Wohlergehen sowie unsere Lebensqualität von großer Bedeutung. In ihrer Funktion als globale, lebenserhaltende Systeme für die Regulierung des Klimas und von Wettersystemen sind sie für uns überlebenswichtig. Die Notwendigkeit einer intakten Meeresumwelt darf aber nicht nur mit einer rein ökonomischen Sichtweise begründet werden, die auf die Optimierung der wirtschaftlichen Nutzbarkeit der Meere abzielt. Meeresökosysteme besitzen einen **schutzwürdigen Eigenwert "an sich"**.

Meere und Ozeane sind einem zunehmend hohen Belastungsdruck durch menschliche Aktivitäten ausgesetzt – in einigen Fällen in einem Ausmaß, dass ihr Aufbau und ihre Funktion akut gefährdet sind. Der Rückgang der Fischbestände und immer häufiger auftretende schädliche Algenblüten gehören nur zu einigen der sehr offensichtlichen Folgen dieser Überlastung. Die Ursachen für diese massiven und teilweise irreversiblen Veränderungen von Meeresökosystemen sind vielfältig: Überfischung, Grundschleppnetzfischerei, Schiffsemissionen, Schiffsverkehr, Tankerunglücke und Abwassereinleitungen und Nährstoffeinträge aus der Landwirtschaft sowie Verschmutzung mit Abfällen (insbesondere Kunststoffabfälle), aber auch die Belastungen durch Unterwasserlärm. Die irreversible Zerstörung des Meeresbodens und der marinen Lebensräume wird zudem verursacht durch Ölverschmutzung durch Ölförderung, Erdgasexploration sowie Sand- und Kiesabbau.

Der Schutz der Meere kann nicht vor politischen Grenzen halt machen. Die starke Vernetzung von Meeresökosystemen sowie die vielfältigen Belastungen, die auf sie einwirken, machen eine Stärkung des Meeresschutzes, verbunden mit einer Meerespolitik, die die komplexen Probleme ganzheitlich betrachtet, dringend erforderlich. Daher ist es sehr zu begrüßen, dass die Europäische Kommission mit dem Grünbuch "Die künftige Meerespolitik der EU: Eine europäische Vision für Ozeane und Meere"[1] die Entwicklung eines Konzepts hin zu einem integrierten, multidisziplinären Politikansatz auf Basis einer ökosystemorientierten, nachhaltigen Nutzung der Meere vorantreiben will.

Wie die Europäische Kommission in ihrer Thematischen Strategie für die Meeresumwelt[2] darlegt, gibt es im Rahmen regionaler Meeresschutzabkommen und internationaler Vereinbarungen bereits ehrgeizige und teilweise verpflichtende Meeresschutzziele. Allerdings scheitert die Umsetzung dieser Zielvereinbarungen oftmals an der mangelnden Durchsetzungsbefugnis. So hat sich der Zustand der Meeresumwelt und -natur trotz einiger Teilerfolge, z.B. durch das Verklappungsverbot, in vielen Regionen insgesamt weiter verschlechtert. Für eine konsequente Durchsetzung von Meeresschutzzielen ist daher:

---

[1] Kommission der Europäischen Gemeinschaften (Juni 2006). "Die künftige Meerespolitik der EU: Eine europäische Vision für Ozeane und Meere." KOM(2006) 275 endgültig. Brüssel.

[2] Kommission der Europäischen Gemeinschaften (Oktober 2005). Thematische Strategie für den Schutz und die Erhaltung der Meeresumwelt. Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament. KOM (2005) 505 endgültig. Brüssel.

- eine **höhere Rechtsverbindlichkeit** mit entsprechenden **Sanktionsmöglichkeiten** erforderlich, die nur durch EU-rechtliche Vorgaben gewährleistet werden kann. In diesem Zusammenhang ist der derzeitige Prozess zur Verabschiedung einer europäischen Meeresstrategie-Richtlinie[3] ein wichtiger Schritt.

Die aktuell diskutierten Entwürfe der Richtlinie weisen jedoch eine Reihe von fundamentalen Schwächen auf. Insbesondere die Absicht der Kommission, die konkretere Gestaltung und Umsetzung der Meeresstrategie-RL den Mitgliedstaaten zu überlassen, wäre kontraproduktiv und bedeutete eine Fortsetzung der bislang nur wenig effektiven Meeresschutzpolitik der einzelnen Anrainerstaaten. Zudem entstehen die gravierendsten Belastungen[4] für Meeresökosysteme, auch nach Einschätzung der Kommission, wesentlich aus den Sektoren Fischerei, Landwirtschaft und Verkehr, d.h. Politikbereiche, die zu einem wesentlichen Teil nur auf Gemeinschaftsebene geregelt werden können. Ohne die gezielte Weiterentwicklung der **Gemeinschaftspolitiken** wird also kein wesentlicher Fortschritt im Meeresschutz erreicht werden können. So ist die:

- Entwicklung und Umsetzung einer integrierten, effizienten Meeresschutzpolitik in der EU, die eine umweltverträgliche und nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung aller relevanten Sektoren ermöglicht und gleichzeitig ein hohes Schutzniveau für die Meeresumwelt und -natur sicherstellt, nur als verantwortlich gestaltete, **europäische Querschnittsaufgabe**, durch konkrete, verbindliche Vorgaben in der Meeresstrategie-RL und entsprechende Maßnahmen im Grünbuch sowie unter der Verantwortung und Kontrolle der EU realisierbar.

Die angestrebte Ausgliederung der Meeresstrategie-RL aus der Meerespolitik als so genannte "Umweltsäule" muss deshalb als Versuch interpretiert werden, dem Meeresschutz bei der Weiterentwicklung der Gemeinschaftspolitiken (weiterhin) nur eine untergeordnete Rolle zukommen zu lassen. Die Intention wird im Grünbuch noch wesentlich deutlicher. Hier sind konkrete **Verknüpfungen zwischen Wirtschafts- und Umweltbelangen kaum noch erkennbar**. Es ist deshalb an der Zeit, die **Beziehung zwischen Grünbuch und Meeresstrategie-RL** zu klären. Um dem Grundprinzip des Grünbuchs, dem ökosystemorientierten Ansatz, gerecht zu werden:

muss das Meeresschutzkonzept, d.h. die **"Umweltsäule" Meeresstrategie-RL, "Schlüsselelement" des Grünbuchs und Zielvorgabe** für die künftige Fortschreibung und Ausrichtung sämtlicher für den Meeresbereich relevanter Sektoren werden. Die Meeresstrategie-RL, nur die sektoralen Ziele und Maßnahmen anzupassen. Eine integrierte Meerespolitik benötigt darüber hinaus:

- eine **übergreifende, strategische Zielentwicklung und Maßnahmenplanung**, die eine koordinierte Gestaltung der relevanten EU-Politikbereiche sicherstellt.

In solch einem übergreifenden Rahmen sollten sämtliche europäische Programme und Regelungen systematisch bezüglich ihrer Defizite im Hinblick auf die Verwirklichung eines "guten Umweltzustands" im Meer anhand **konkreter, ökologischer Qualitätsziele** überprüft werden und dann **an die Meeresschutzziele angepasst** und sachgerecht aufeinander abgestimmt werden. Es ist notwendig, dass hierfür neue institutionelle Strukturen geschaffen werden, die diese Aufgabe übernehmen und Wege der Zusammenarbeit und

---

[3] Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt (Meeresstrategie-Richtlinie). Brüssel, den 20. Dezember 2006 (22.12), (2005/0211 (COD)).

[4] Eutrophierung, Nitrateintrag in Küstenbereichen, Ölverschmutzung, Schwefel- und Stickstoffoxidemissionen und Überfischung.

Vernetzung auf EU-Ebene, insbesondere zwischen der Generaldirektionen Umwelt und den GD Fischerei, Landwirtschaft und Transport, verbessern. Dazu muss im Grünbuch noch wesentlich weiter gedacht werden.

Zur Verwirklichung eines **integrierten Politikansatzes** ist darüber hinaus:

- eine **Verknüpfung des EU-Umweltrechts mit dem Meeresschutz** erforderlich. Dies gilt vor allem für Wasserrahmen-, Nitrat- und Kommunalabwasserrichtlinien, die an die Anforderungen des Meeresschutzes, insbesondere im Hinblick auf die Besonderheit des Meeres als letzte Senke[5] der Einträge aus der Luft und vom Land, anzupassen sind;
- das international vereinbarte **Generationenziel, bis 2020 die Null-Emission** von gefährlichen Stoffen im Meer zu erreichen, in die Meeresstrategie-RL, ins Grünbuch und in sämtliche relevante EU-Vorschriften, insbesondere die Chemikalienpolitik, verbindlich übernommen werden. Im Grünbuch sollten dafür die Anforderungen an die jeweiligen Sektoren und notwendigen Maßnahmen dargelegt werden, um die Verwirklichung des Generationenzieles zügig voranzubringen.

So wird auch die starke Verschmutzung der Meere durch Aktivitäten an Land, wie Überdüngung und diffuser Schadstoffeintrag, im Grünbuch kaum thematisiert. Dabei stellen Einträge wie Stickstoff aus der Landwirtschaft in einigen Meeresregionen, wie der westlichen Ostsee, die größte Belastung dar. Inzwischen ist dieser Sektor für den Hauptanteil der Nitrateinträge in die Küstengewässer verantwortlich. Eine konsequente **Umorientierung der Gemeinsamen Agrarpolitik** ist insofern dringend erforderlich. Das Grünbuch bleibt hier noch viel zu vage: "*Da das ökosystemorientierte Management der Küstengewässer auf der Grundlage der thematischen Strategie für die Meeresumwelt entwickelt wird, ist davon auszugehen, dass zur Verwirklichung der Ziele auch zu Lande durchzuführende Maßnahmen festgelegt werden. Ein großer Teil der die Meeresumwelt beeinträchtigenden Verschmutzung stammt aus Landquellen (Nährstoffe aus der Landwirtschaft, städtische und industrielle Abwässer, Pestizide, Kohlenwasserstoffe und Chemikalien.)*" (Grünbuch S. 32).

Bestehende internationale Vereinbarungen[6] und das EU-Ziel von Göteborg, bis 2010 den Verlust der **biologischen Vielfalt im Meer** zu stoppen und eine nachhaltige Nutzung der Meeresressourcen zu erreichen, sind bei der Strategie- und Zielentwicklung in das Grünbuch einzubeziehen. So können Konflikte mit bestehenden Verpflichtungen vermieden und die größtmögliche Harmonisierung mit existierenden Zielvereinbarungen sichergestellt werden. Gleichermaßen sollte auf die Deklarationen von Bergen (2002) und Göteborg (2006) der Internationalen Nordseeschutzkonferenz[7] und die Verpflichtungen aus den regionalen Meeresschutzabkommen wie dem OSPAR-[8] und Helsinki-Übereinkommen[9] und ASCOBANS[10] eingegangen werden. Das Grünbuch muss als Chance genutzt werden, den im Rahmen dieser Abkommen entwickelten **ökosystemaren Ansatz** zum Management menschlicher Aktivitäten im Meer maßgeblich in die künftige Gestaltung der relevanten EU-Politikbereiche einzubringen. Auch sollte überlegt werden, wie eine konstruktive Ko-

---

[5] Koch, H.J. et al (2004) "Meeresumweltschutz für Nord- und Ostsee." Sondergutachten. Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU). Nomos, Berlin.

[6] Convention on Biological Diversity (1992); World Summit on Sustainable Development (2002).

[7] Erklärung der Minister auf der 5. Internationalen Nordseeschutzkonferenz, 20.-21. März 2002, Bergen; 6. Internationale Nordseeschutzkonferenz, Ministererklärung zu den Auswirkungen der Schifffahrt und Fischerei, 4.-5. Mai 2006, Göteborg.

[8] Oslo-Paris-Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic.

[9] Helsinki-Convention for the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area.

[10] Agreement on the Conservation of Small Cetaceans of the Baltic and North Seas (ASCOBANS).

operation zwischen den regionalen Meeresschutzgremien und der EU im Rahmen einer integrierten Meerespolitik zu entwickeln und auszugestalten ist.

1.2 Welchen Mehrwert kann die EU zu den zahlreichen bereits bestehenden nationalen, regionalen und privaten Initiativen im maritimen Bereich leisten?

Im Rahmen einer integrierten EU-Meerespolitik können **einheitliche Standards, Regelungen und Sanktionsmöglichkeiten** für den maritimen Bereich geschaffen werden, die EU-weit für gleiche Wettbewerbsbedingungen sorgen und den Meeresschutz als Grundlage aller meeresrelevanten Aktivitäten und in allen Politikbereichen der EU verankern. Auch die Effektivität der Überwachung und Kontrolle im maritimen Bereich, z.B. bei der Einhaltung von Regelungen, wird durch eine EU-weite Koordination und Zusammenarbeit erhöht. Darüber hinaus können durch die EU-Meerespolitik verbesserte Rahmenbedingungen für die Entwicklung und Durchsetzung von grenzübergreifenden, nachhaltigen Nutzungs- und Schutzkonzepten, die an die ökologischen und geographischen Bedingungen von Meeresregionen angepasst sind, geschaffen werden.

2. Europas Führung in nachhaltiger maritimer Entwicklung sichern

2.1 Welche Mechanismen sind erforderlich, um künftig eine nachhaltige Entwicklung im Meeresbereich zu gewährleisten?

Kernpunkte:

- ökosystemaren Ansatz für das Management menschlicher Aktivitäten implementieren
- sektorenbezogene Qualitätsziele und Grenzwerte in der Meeresstrategie-RL festlegen
- Vorsorgeprinzip und Verursacherprinzip anwenden
- Richtlinien für Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) für sämtliche Eingriffe einführen
- beste verfügbare Technologien und beste Umweltpraxis anwenden

Pilotprojekte in Kooperation mit bestehenden regionalen Meeresschutzkonventionen initiieren erst wenn das Prinzip des **ökosystemaren Ansatzes** für das Management menschlicher Aktivitäten voll zum Tragen kommt, sind der Erhalt und die Wiederherstellung einer produktiven und vielfältigen Meeresumwelt möglich. Demzufolge müssen alle menschlichen Aktivitäten, die die Meeresumwelt und -natur beeinflussen, an die Bedingungen und Belastungsgrenzen natürlicher Meeresökosysteme angepasst werden. Nach Auffassung des Wissenschaftlichen Beirats der deutschen Bundesregierung (WBGU)[11] sind naturnahe Meeresökosysteme auch unabdingbare Voraussetzung, um die Anpassungsfähigkeit und Widerstandskraft der Meere gegenüber den **negativen Auswirkungen des Klimawandels** wie der Erwärmung und Versauerung der Meere zu erhalten und die damit einhergehenden Effekte zu mildern. Auch im jüngst veröffentlichten EU-Bericht des Joint Research Centre (JRC)[12] über Auswirkungen des Klimawandels auf Meere und Küsten wird darauf hingewiesen, dass ein wirksames Meeresschutzkonzept zur Reduzierung der anthropogenen Belastungen der Meere dringend erforderlich ist, um die Resilienz mariner Ökosysteme gegenüber den künftigen Veränderungen durch den Klimawandel zu stärken.

Daher ist es sehr zu begrüßen, dass der ökosystemare Ansatz als ein Grundprinzip des Grünbuchs genannt wird, um eine nachhaltige Entwicklung der maritimen Sektoren zu erreichen. Es reicht aber nicht aus, dieses Prinzip nur einleitend zu erwähnen und dann auf eine konkrete Umsetzung und Integration in den einzelnen Sektorendiskussionen des Grünbuchs zu verzichten. Insgesamt kommt der ökosystemare Ansatz viel zu kurz und der Schwerpunkt des Grünbuchs wird auf die Frage gelegt, wie die Ausbeutung der Meere und ihrer Ressourcen gesteigert und ihr Potenzial voll ausgenutzt werden kann. Umweltbelangen kommt, wenn überhaupt, nur eine nachgeordnete Rolle zu. Auch die Notwendigkeit einer intakten Meeresumwelt wird mit einer rein ökonomischen Sichtweise begründet, die auf die Optimierung der wirtschaftlichen Nutzbarkeit der Meere abzielt: "Eine gesunde Meeresumwelt ist unerlässliche Vorraussetzung für die Nutzung des vollen Potenzials der

[11] Schubert, R. et al (2006). "Die Zukunft der Meere - zu warm, zu hoch, zu sauer." Sondergutachten. Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen. Berlin.

[12] Hoeppfner, N. et al (2007). "Marine and Coastal Dimension of Climate Change in Europe". European Commission. Directorate General. Joint Research Council, Institute for Environment and Sustainability. Italien.

Meere [...]. Die Verschlechterung der Meere mindert das Potenzial als Grundlage für Einkommen und Beschäftigung [usw. ...]" (Grünbuch, S. 10). Dabei bleibt unbenannt, dass:

- die Meeresökosysteme auch einen **schutzwürdigen Wert "an sich"** besitzen. Dieser Eigenwert sollte im Grünbuch ausdrücklich anerkannt und auch bezogen auf die Überlegungen zu den einzelnen Sektoren berücksichtigt werden.

Ein Kurswechsel von der Ausbeutung der Meere hin zu einer Nutzung, die die **biologische Vielfalt** erhält, ist im Grünbuch nicht zu erkennen. Für den geforderten und notwendigen nachhaltigen Politikansatz muss der Meeresschutz im Grünbuch jedoch eine zentrale Stellung einnehmen. Hierfür sollte im Grünbuch:

- der **ökosystemare Ansatz für das Management menschlicher Aktivitäten nach der Definition von OSPAR und ICES** übernommen und in einem entsprechenden Gesamtkonzept für die Umgestaltung der relevanten Politikbereiche vorgestellt werden. Der Rahmen für den ökosystemaren Ansatz ist dabei durch **sektorenbezogene, operationelle Qualitätsziele und** Grenzwerte in der Meeresstrategie-RL zu definieren, die erreicht bzw. eingehalten werden müssen, um den "guten Umweltzustand" der Meere und Ozeane um Europa herzustellen.

Da unsere Kenntnisse über Meeresökosysteme und Auswirkungen menschlicher Aktivitäten im Ganzen noch sehr lückenhaft sind, ist es besonders wichtig, dass wie in den schon bestehenden Meeresschutzkonventionen:

- das **Vorsorgeprinzip** im Grünbuch zum Tragen kommt. D.h. auch wenn Wirkungsweisen menschlicher Aktivitäten auf die biologische Vielfalt und Meeresökosysteme noch nicht vollständig erforscht sind, müssen Maßnahmen zum Schutz der Meeresumwelt- und Natur, wie die Vermeidung und Minimierung möglicher negativer Folgen, ergriffen werden.

Weitere grundlegende Prinzipien wie:

- das **Verursacherprinzip**, **beste verfügbare Technologien** (Best Available Technology, BAT) und **beste Umweltpraxis** (Best Environmental Practice, BEP), die im Rahmen regionaler Meeresschutzabkommen bereits von der EU und den Mitgliedstaaten als Instrumente einer nachhaltigen Meerespolitik anerkannt sind, sollten aus diesen Gründen auch wesentlicher Bestandteil des Grünbuchs zur EU-Meerespolitik werden.

Pilotregionen in Nord- und Ostsee

Für bestimmte Meeresregionen wie die **Nord- und Ostsee** besteht aufgrund des hohen Belastungsdrucks und der akuten Gefährdung sofortiger Handlungsbedarf. Die Kommission sollte für diese Regionen in Kooperation mit den schon bestehenden regionalen Meeresschutzkonventionen[13] zügig **Pilotprojekte** zur vorbildlichen Entwicklung nachhaltiger wirtschaftlicher Nutzung**en** initiieren. Unter Anwendung eines integrierten Politikansatzes sollte darauf hingewirkt werden, den **"guten Umweltzustand"** für die Nord- und Ostsee schneller als bisher geplant bis **2015** herzustellen. Wesentliche Instrumente einer integrierten Meerespolitik wie eine nachhaltige, marine Raumordnung, sollten dabei zum Tragen kommen.

Für die Ostsee ist der **Baltic Sea Action Plan (BSAP)** im Rahmen der Helsinki-Konvention in Arbeit. Dieser setzt ambitionierte Ziele, um den Zustand der Ostsee auf Basis des öko-

[13] Internationale Nordseeschutzkonferenz (INK), HELCOM- und OSPAR -Übereinkommen

systemaren Ansatzes für das Management menschlicher Aktivitäten zu verbessern. Der BSAP soll noch in diesem Jahr (2007) verabschiedet werden und sollte dann als verbindlicher Umsetzungsplan im Rahmen einer vorbildlichen EU-Meerespolitik für den Ostseeraum übernommen werden. Zudem müssen für die Bereiche, die im BSAP noch nicht ausreichend berücksichtigt werden, wie Auswirkungen der Fischerei und der Umgang mit Munitionsaltlasten, noch Qualitätsziele und entsprechende Maßnahmen entwickelt werden.

Für die Nordsee sind im Rahmen der **Internationalen Nordseeschutzkonferenz (INK)** bereits umfassende Vorschläge für eine nachhaltige Bewirtschaftung und zum Schutz des Meeres erarbeitet und von den Umweltministern der Anrainerstaaten beschlossen worden. So werden in der **Ministererklärung von Göteborg (2006)**[14] der 6. INK umfassende Empfehlungen für die Entwicklung eines ökosystemorientierten Managementregimes für die Fischerei und einer nachhaltigen Entwicklung der Schifffahrt in der Nordsee gegeben. Wie bereits in der Bergen-Deklaration (INK, 2002) gefordert, sollten die bei **OSPAR** entwickelten **ökologischen Qualitätsziele (EcoQUs)**[15] für die Festlegung klarer, operationeller Umweltziele im Rahmen einer regionalen Meeresstrategie für die Nordsee zugrunde gelegt werden.

2.2 Die Bedeutung der Meeresumwelt für die nachhaltige Nutzung mariner Ressourcen

2.2.1 Wie kann die Meerespolitik zur Erhaltung von Meeresressourcen und Meeresumwelt beitragen?

Kernpunkte:

- ökologisch kohärentes und effektiv geführtes Schutzgebietsnetzwerk bis 2010 bzw. 2012 einrichten
- Meeresschutzgebiete für 20-40% der Meeresfläche ausweisen und einrichten
- verbindliche Vorgaben in Gemeinsamer Fischereipolitik (GFP) und mariner Raumord nung entwickeln

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Belastungen der Meere durch Überfischung, Verschmutzung, Verlärmung, Arten- und Habitatverlust und ihrer fortschreitenden Erwärmung und Versauerung16 sowie der damit einhergehenden ernsthaften Gefährdung unserer Nahrungsgrundlage aus dem Meer sind effektiv geführte Meeresschutzgebiete ein wesentliches, einfach und direkt anzuwendendes Instrument zum Erhalt von Meeresökosystemen und der biologischen Vielfalt. Meeresschutzgebiete, ausgewiesen für repräsentative und ökologisch wertvolle oder sensible Bereiche, können je nach Begebenheit durch unterschiedlich strikte Nutzungsbeschränkungen wirksam werden. Schutzgebiete, in denen sämtliche Nutzungen eingestellt werden, gibt es bislang in EU-Gewässern praktisch nicht. Untersuchungen solcher Gebiete in anderen Teilen der Welt zeigen jedoch, dass es oft zu einer schnell eintretenden langfristigen Steigerung der marinen Produktivität und

[14] Declaration of the North Sea Ministerial Meeting on the Environmental Impact of Shipping and Fisheries, Göteborg 4-5 May 2006

[15] Ecological Quality Standards von OSPAR (In: Bergen -Erklärung, Anhang 3, Tabelle A)

[16] Sondergutachten des wissenschaftlichen Beirats der Bundesregierung (WBGU, 2006).

einer Erholung der Populationsbestände sowie der Artenvielfalt kommt. Der so genannte "spill-over effect" kann darüber hinaus auch zu einem Anstieg der marinen Produktivität außerhalb der geschützten Bereiche führen. Aufgrund der weiträumigen Funktionszusammenhänge und Wechselwirkungen sowie der großskaligen Dimensionen von Meeresökosystemen ist ein effektiver Meeresschutz nur durch ein großräumig angelegtes Netzwerk aus Gebieten mit entsprechend angepassten Schutzbestimmungen zu erreichen. Solche Schutzgebiete würden dann, durch den Erhalt und die Wiederherstellung intakter Meeresökosysteme, wesentlich zum Ökosystemschutz beitragen und die Anpassungs- und Widerstandsfähigkeit der gesamten Meeresumwelt stärken.

Im Grünbuch sollte deswegen:

- wesentlich mehr Gewicht auf Meeresschutzgebiete als ein effektives Instrument zur Verwirklichung des ökosystemaren Ansatzes gelegt werden.

Der bisher einzige Verweis auf Schutzgebiete im Grünbuch: "*Dabei kann es nötig werden, weitere Meeresschutzgebiete auszuweisen, die zur Erhaltung der biologischen Vielfalt und zur raschen Herstellung eines nachhaltigen Niveaus der Fischereitätigkeit beitragen sollen.*" (S. 11) fällt viel zu schwach aus und ist weit davon entfernt, den internationalen Zielvereinbarungen, denen auch die EU zugestimmt hat, für die Etablierung von Meeresschutzgebieten gerecht zu werden. Der dringende Bedarf an marinen Schutzgebietsnetzwerken und der internationale Konsens diesbezüglich wird auch durch die Vielzahl der politischen Zielsetzungen der letzten Jahre verdeutlicht. So ist auf der Ministerkonferenz (2003) der OSPAR- und Helsinki-Konventionen beschlossen worden, **bis 2010** ein ökologisch kohärentes und gut geführtes Schutzgebietsnetzwerk einzurichten (OSPAR, 2003). Ein ähnliches Ziel wurde auf dem World Summit on Sustainable Development (WSSD, 2003) gesetzt, wo die Weltgemeinschaft den Beschluss fasste, bis 2012 ein ökologisch repräsentatives und effektiv geführtes Netzwerk von Schutzgebieten im Meer einzurichten. Auch im Rahmen der Convention on Biological Diversity (CBD, 2003) ist die internationale Gemeinschaft aufgefordert, bis 2012 ein repräsentatives marines Schutzgebietsnetzwerk einzurichten.

Bei der Ausweisung von Schutzgebieten ist darauf zu achten, dass sie ausreichend groß sind, um Laich-, Aufzucht- und Nahrungsgebiete sowie die Integrität, Struktur und Funktion von Ökosystemen zu erhalten. Nach Einschätzung von Experten müssen mindestens zwischen **20-40% der Meeresflächen** unter Schutz gestellt werden, um den Erhalt und die Wiederherstellung der Meeresumwelt- und natur und damit auch der Meeresressourcen zu erreichen. Die renommierten deutschen und kanadischen Meeresforscher Froese und Pauly[17] kommen zu dem Schluss, dass für eine nachhaltige Bewirtschaftung der Fischbestände in der Nordsee mindestens 40% des Meeres unbefischt bleiben müssen. Solche Schutzzonen sollten vor allem in sensiblen und als Laichgründe und Jungfischhabitate wichtigen Meeresbereichen eingerichtet werden. Der IUCN World Parks Congress rät dazu, mindestens 20-30% von jedem marinen Habitattyp streng zu schützen. Aus Sicht der Royal Commission on Environmental Pollution in Großbritannien sind mindestens 30% der Meere als Schutzgebiete zu verwalten. In seinem Sondergutachten "Die Zukunft der Meere – zu warm, zu hoch, zu sauer" kommt der Wissenschaftliche Beirat der Bundesregierung zu dem Schluss, dass mindestens 20-30% des Meeres als vernetztes Schutzgebietssystem eingerichtet werden muss, um die Resilienz und Anpassungsfähigkeit von

[17] Froese, R. & Pauly, D. (2003). Dynamik der Überfischung. (S. 288-295). In: Lozan, J. et al. Warnsignale aus Nordsee und Wattenmeer - eine aktuelle Umweltbilanz. GEO, Hamburg.

Meeresökosystemen im Hinblick auf bereits bestehende Belastungen und die Schwere der Auswirkungen des Klimawandels zu mildern. Deshalb ist:

- das vielfach geforderte **Schutzgebietssystem** auch als Bestandteil in den Aufbau und die Förderung der **maritimen Wirtschaft** zu integrieren.

Für eine wirklich nachhaltige Nutzung der Meeresressourcen und den dauerhaften Erhalt von Meeresökosystemen und der biologischen Vielfalt sind die Anstrengungen, geschützte Meeresflächen innerhalb von EU-Gewässern und in den angrenzenden Meeresgebieten auf Hoher See einzurichten, deutlich zu verstärken. Um den Ausweisungsprozess von Schutzgebieten zügig voranzubringen, muss:

- das von Wissenschaftlern empfohlene Flächenziel für die Unterschutzstellung von mindestens **20-40%**[18] **der Meeresflächen** um Europa **sektorenübergreifend und verbindlich im Grünbuch und in der Meeresstrategie-RL** verankert werden. Die Meeresstrategie-RL sollte hierzu konkrete Vorgaben und notwendige Instrumente gemeinsam mit der Europäischen Fischereipolitik bereitstellen.

Auf diese Weise sollten Schutzzonen zur Umsetzung der Verpflichtungen gemäß der FFH- und Vogelschutz-Richtlinien, den Beschlüssen der OSPAR- und HELCOM -Konventionen sowie im Rahmen der zukünftigen marinen Raumordnung entstehen. Darüber hinaus müssen:

- in der **Gemeinsamen Fischereipolitik (GFP)** und in der **marinen Raumordung verbindliche Vorgaben** entwickelt werden, damit der Gebiets- und Artenschutz nicht nur wie bisher ein optionales Instrument bleibt, sondern effektiv zur Anwendung kommt.

Weiterhin sollte mit klaren verpflichtenden Vorgaben seitens der Kommission die **Umsetzung des Natura 2000-Schutzgebietsnetzwerkes** in allen ihren Meeresgebieten, insbesondere in den Ausschließlichen Wirtschaftszonen (AWZ) der Mitgliedstaaten, vorangebracht werden. **Sanktionsmaßnahmen** gegenüber Mitgliedstaaten, die den Verpflichtungen zur Errichtung von Meeresschutzgebieten nicht nachkommen, sollten konsequent durchgesetzt werden. Wichtig ist zudem, dass die Kommission Mitgliedstaaten aktiv dabei unterstützt, ihre Schutzgebiete erfolgreich zu verwalten. Dies betrifft vor allem die Nutzungen, für die Mitgliedstaaten keine Regelungskompetenz besitzen, wie die Fischerei und Schifffahrt in der AWZ. Darüber hinaus sollte die EU mehr **Finanzmittel** bereitstellen, um eine effektive Verwaltung, die Überwachung sowie das Monitoring von Meeresschutzgebieten zu fördern.

2.2.2 Wie kann eine Meerespolitik die Ziele der Thematischen Strategie für die Meeresumwelt fördern?

Kernpunkte:

- Schutzziele regionaler Meeresschutzkonventionen als verbindliche "Umweltziele" festlegen
- Zeitplan mit Zwischenzielen versehen
- "guten Umweltzustand" klar definieren

[18] Mindestens zwischen 20-40% - in Abhängigkeit vom Umweltzustand und der Sensibilität der jeweiligen Meeresregion.

- regionale Meeresstrategien entwerfen
- Aktivitäten der Mitgliedstaaten auf EU-Ebene koordinieren
- Vollzugskompetenzen, Sanktionsmöglichkeiten und administrative Kapazitäten auf EU-Ebene schaffen bzw. ausbauen

In ihrer "Thematischen Strategie für die Meeresumwelt" schlägt die Kommission "*eine Richtlinie über eine Meeresstrategie vor, die ehrgeizige Ziele verfolgt*..." (S.6) vor. Um ein möglichst hohes Schutzniveau für die Meere und Ozeane Europas zu erreichen, soll demzufolge "*ein integriertes Konzept entwickelt werden, bei dem alle Arten von Belastungen berücksichtigt und klare, operationelle Ziele und Maßnahmen festgelegt werden*." (S. 5). Der derzeitige Entwurf der Meeresstrategie-Richtlinie (Stand: 22. Dezember 2006) bleibt jedoch weit hinter diesen Anforderungen zurück. Angefangen bei der übergreifenden Zielsetzung, einen "guten Umweltzustand" in den Meeren und Ozeanen Europas bis 2021 herzustellen, bis hin zu dem vorgesehen Zeitplan für die Umsetzung bleibt die Richtlinie viel zu vage und unverbindlich, um ein hohes Schutzniveau realisieren zu können. So sollte:

- die Richtlinie den **"guten Umweltzustand"** anhand klar formulierter Schutz- und Erhaltungszustände und verbindlicher, überprüfbarer Qualitätsziele und Belastungsgrenzen wesentlich genauer definieren.

Diesbezüglich sind die so genannten **"generischen qualitativen Deskriptoren"** (Anhang VI zur Anlage) im derzeitigen Richtlinienentwurf nur unvollständig und lassen sehr viel Interpretationsraum zu. Die "Deskriptoren" müssen um die gesamte Palette der Komponente von Meeresökosystemen sowie der menschlichen Aktivitäten, die diese beeinflussen, ergänzt werden. Dies betrifft besonders:

- die Definitionen des Erhaltungszustandes des Meeresbodens, der Küstengebiete, kommerziell genutzter und nicht-kommerzieller Arten sowie mariner Lebensräume, vor allem, wenn diese sensibel und ökologisch besonders wertvoll sind;
- zusätzlich zu formulierende **Zielvorgaben** zur Vermeidung und Minimierung der Belastungen von Meeresökosystemen durch menschliche Aktivitäten, speziell durch verschmutzende Einleitungen von Schiffen und Plattformen (insbesondere Ölverschmutzung), Entwicklung der Küstenbereiche, Tourismus und Kies- und Sandentnahme;
- die Definition eines **Konzeptes für die Einrichtung repräsentativer Schutzgebietsnetzwerke** mit konkreten, verbindlichen Anforderungen und den dafür erforderlichen Instrumenten, das mit den Verpflichtungen der FFH- und Vogelschutz-RL im Einklang steht und die Defizite dieser Richtlinien im marinen Bereich behebt.

Die von der EU vorgesehene Delegation der konkreteren Ausgestaltung der Meeresstrategie-RL an die Mitgliedstaaten in entsprechenden "nationalen Meeresstrategien" kann sich als kontraproduktiv für den Meeresschutz erweisen. Selbst wenn einzelne Mitgliedstaaten einen hohen Standard zum Schutz der Meeresumwelt entwickeln, wird dies aufgrund der grenzüberschreitenden Natur von Meeresökosystemen und ihrer Senkenfunktion nur geringen Einfluss haben bzw. zu variablen Ergebnissen führen. Um den Meeresschutz nicht durch eine Zersplitterung in nationale "Unterstrategien" variabler Qualität zu schwächen, muss eine hohe **Kohärenz** in der Meeresschutzpolitik erreicht werden. Hierfür sollte:

- für jede Meeresregion zusätzlich zu den nationalen Strategien eine **übergreifende, regionale Meeresstrategie** mit verbindlichen, einheitlichen Zielen und Standards entwickelt werden;
- die EU für ein gleich bleibendes Qualitätsniveau bei der zwischenstaatlichen Zusammenarbeit zur Entwicklung der Meeresstrategien eine **koordinierende Rolle** übernehmen. Wichtig ist dabei vor allem, dass die Kommission prüft, ob die Bewertungen, Zielsetzungen und Überwachungs- und Maßnahmenprogramme der nationalen Meeresstrategien sowie deren Umsetzung den europäischen Anforderungen der Meeresstrategie-RL genügen. Dies ist auch im Hinblick auf die in der Thematischen Strategie geforderten, möglichst kostenwirksamen und integrierten Maßnahmen- und Überwachungsprogramme unbedingt erforderlich.

Die europäische Meerespolitik beginnt nicht bei Null und kann bereits auf mehrere Jahrzehnte erfolgreicher programmatischer Arbeit insbesondere im Rahmen des Oslo-Paris-Abkommens zum Schutz des Nordost-Atlantiks und des Helsinki-Abkommens zum Schutz der Ostsee zurückblicken. Die in diesem Rahmen vereinbarten Meeresschutzziele müssen als **verbindliche "Umweltziele"** in die Meeresstrategie-RL übernommen werden. Zudem sieht der Zeitplan in der Meeresstrategie-RL für die Zustandsbeschreibung und die Entwicklung eines Monitoringprogramms und der Zielsetzungen zu viel Zeit vor. Mit der tatsächlichen Umsetzung von Maßnahmen muss dann erst sehr verzögert in einem Jahrzehnt begonnen werden. Das reicht angesichts der akuten Gefährdung vieler Meeresbereiche in Europa längst nicht aus. Um eine weitere Verzögerung in der Umsetzung von Meeresschutzzielen zu verhindern, sollte der Zeitplan in der Richtlinie mit **Zwischenzielen** versehen werden, die Mitgliedstaaten verpflichten:

- international bereits abgestimmte **Schutzziele und Maßnahmen unverzüglich zu implementieren** und nicht erst, wie in der derzeitigen Fassung vorgesehen, im Jahr 2018 mit der Umsetzung von Maßnahmen zu beginnen;
- mit der Entwicklung und Umsetzung weiterer Meeresschutzmaßnahmen schon frühzeitig zu beginnen. So kann in Meeresregionen, für die eine ausreichende Datenbasis vorhanden ist, wie den Daten aus dem Monitoring-Programm des HELCOM- und OSPAR -Übereinkommens und den Berichtspflichten im Rahmen der FFH- und Vogelschutzrichtlinien, direkt mit der Zustandsbeschreibung, Problemanalyse und der Entwicklung von Maßnahmen begonnen werden.

Um die Erfahrungen mit der verzögerten Umsetzung von FFH- und Vogelschutz -RL nicht zu wiederholen und für eine zügige und effektive Umsetzung der Meeresstrategie-RL zu sorgen, sollte die EU darüber hinaus:

- begleitend ausreichende Vollzugskompetenzen, strenge **Sanktionsmöglichkeiten** sowie entsprechende **administrative Kapazitäten auf EU-Ebene** schaffen;
- in der Meeresstrategie-RL einen **Finanzierungsrahmen** festlegen, um hinreichende finanzielle und administrative Unterstützung der Mitgliedstaaten für Maßnahmen- und Monitoringprogramme, z.B. durch einen eigenen "Meeresstrategiefonds", sicherzustellen. Auch innerhalb der regionalen und sozialen Strukturförderungsmaßnahmen der EU sollte alles getan werden, um dazu beizutragen, die Ziele der Meeresstrategie-RL zu verwirklichen und Belastungen der Meeresumwelt- und natur zu reduzieren.

2.2.3 Wie kann die Risikoanalyse am besten zur Förderung der Seeverkehrssicherheit eingesetzt werden?

Kernpunkte:

- bessere Einschätzung von Havarierisiken gewährleisten
- bessere Einschätzung von Umfang und Auswirkungen umweltschädlicher Praktiken in der Schifffahrt gewährleisten
- genaue Berechnung der ökologischen Risiken verschiedener Schiffstypen sicher stellen
- Umweltfolgekosten gemäß dem Verursacherprinzip auf Schiffsbetreiber umlegen

Risikoanalysen müssen auf umfassenden, soliden Datengrundlagen aufbauen. Um entsprechende Datenbanken auf EU-Ebene aufbauen zu können, ist ein **koordiniertes Vorgehen der EU-Agentur**en wichtig. Zuerst gilt es zu klären, welche Fragestellungen durch die Datenanalyse beantwortet werden sollen. Für die Datenbeschaffung sind genaue Vorgaben zu entwickeln, etwa welche Eckdaten in welchen Formaten über den Schiffsverkehr sowie Vorfälle auf See und in Häfen geliefert werden sollen, um sie in entsprechende Analysenprogramme einspeisen und gezielt auswerten zu können. Risikoanalysen sollten vor allem eingesetzt werden, um:

- den Umfang und die Auswirkungen umweltschädlicher Praktiken in der Schifffahrt, wie die Einleitung von Öl in die Meeresumwelt, durch **Risikobewertung** genauer einschätzen zu können;
- anhand von Daten über Vorfälle auf See, d.h. Schiffsunfälle und "Beinahe-Unfälle", **Havarierisiken** genauer zu berechnen und einzuschätzen, ähnlich wie es bereits im Flugverkehr praktiziert wird. So kann Havarien gezielter vorgebeugt und ggf. schnell und angemessen reagiert werden;
- genaue Berechnungen der ökologischen Risiken verschiedener Schiffstypen, z.B. bezüglich des Risikos von Havarien und der **Umweltfolgekosten**, die durch Ölunfälle entstehen, vorzunehmen. In diesem Zusammenhang sollten die Umweltfolgekosten gemäß dem Verursacherprinzip auf Schiffsbetreiber umgelegt werden, in dem nach ökologischen Risiken berechnete und gestaffelte Gefährdungshaftungen und Versicherungsprämien veranschlagt werden;
- im Zuge der marinen Raumplanung **standortbezogene Analysen** des Risikos von Schiffsunfällen durchzuführen, d.h. Bereiche mit geringem bis hin zu sensiblen Bereichen mit hohem Havarierisiko zu identifizieren und Schifffahrtsrouten entsprechend zu optimieren, sowie geeignete Gebiete für andere Nutzungen, wie z.B. die Errichtung von Offshore-Anlagen, zu identifizieren;
- die gewonnene Wissensbasis in der Politikgestaltung wie der Weiterentwicklung und Durchsetzung von besseren Umwelt- und Sicherheitsstandards in der EU und auf internationaler Ebene einzusetzen.

2.3 Vorreiter in Wissen und Technologie bleiben

2.3.1 Wie kann eine europäische Meeresforschungsstrategie entwickelt werden, um wissenschaftliche Kenntnisse zu vertiefen und neue Technologien zur fördern?

Kernpunkte:

- Daten aus sämtlichen meeresrelevanten europäischen und nationalen Forschungsprogrammen und -projekten integrieren
- multi-disziplinäre Forschungsprojekte fördern
- Schwerpunkte in EU-Forschungsstrategie aufnehmen:
- Auswirkungen anthropogener Aktivitäten und Klimaveränderungen auf marine Arten und Lebensräume
- ökosystembasierte Forschung
- nachhaltige Nutzungskonzepte für die verschiedenen Meeresregionen um die EU
- Ermittlung der Folgekosten für die Meeresumwelt und -natur bzw. der externen Kosten, die durch die unterschiedlichen menschlichen Aktivitäten entstehen
- Monitoring der Fischbestände in den EU-Gewässern
- Überwachungsmethoden für die Datenerhebung hinsichtlich der Nutzung von Fischereiressourcen
- Auswirkungen der Fischerei und von Managementmaßnahmen der Fischereipolitik
- ökologisch verträgliche Aquakulturen
- nachhaltiger Küstenschutz
- ökologisch verträgliche Offshore-Technologien
- Technologien zur Verringerung des Schadstoffausstoßes in der Schifffahrt
- "European Clean Ship"

Die europäische Forschungsstrategie sollte dafür sorgen, dass die Integration der Daten und Ergebnisse aus sämtlichen meeresrelevanten europäischen und nationalen Forschungsprogrammen und -projekten über verschiedene Regulierungsebenen hinweg möglich ist. Auch sollte die Strategie, um die Effizienz zu erhöhen und Kosten so gering wie möglich zu halten, darauf abzielen, möglichst alle Forschungs- und Monitoringaktivitäten so zusammenzuführen und aufeinander abzustimmen, dass Synergien optimal genutzt werden und Überschneidungen und Parallelarbeit vermieden werden. Eine zentrale Stelle sollte hierfür qualitative Auswertungen der unterschiedlichen nationalen und europäischen Projekte und Programme vornehmen und diese entsprechend prüfen. In diesem Zusammenhang sollten auch die Zusammenarbeit und der Wissensaustausch zwischen Wissenschaftlern in unterschiedlichen Mitgliedstaaten und zwischen den verschiedenen Forschungsdisziplinen im Meeresbereich stärker gefördert werden. In den zukünftigen Forschungsprogrammen der EU sollte daher auch der integrative Ansatz zu meeresschutz-

politischen Fragestellungen durch die Förderung multi-disziplinärer Forschungsprojekte stärkere Berücksichtigung finden.

Um eine verbesserte Wissensgrundlage für künftige Entscheidungsfindungen im Rahmen eines nachhaltigen ökologischen Managements menschlicher Aktivitäten zu schaffen, sollten die Forschungsschwerpunkte der europäischen Forschungsstrategie auf marinen Wissenschaften im Allgemeinen, vor allem aber auf der Forschung zum Schutz und zur Wiederherstellung von Meeresökosystemen sowie ihrer biologischen Vielfalt und zum Schutz der Küstenbereiche, liegen. In diesem Zusammenhang gilt es, die direkten und indirekten Auswirkungen menschlicher Aktivitäten, wie den Klimawandel, auf Arten, Lebensräume, Ökosysteme und Ozeanregime zu untersuchen. Zukünftige EU-Forschungsprogramme sollten daher in stärkerem Maße auch großflächige Langzeituntersuchungen, z.B. über die Entwicklung von Planktongemeinschaften, und Langzeitmessungen chemischer, ozeanographischer und physikalischer Parameter vorsehen, um den Zustand und die Variabilität der Meere und Ozeane genauer zu erforschen und Langzeittrends erfassen zu können.

Insgesamt muss die **Forschung und Entwicklung ökologisch verträglicher Technologien und Praktiken** wesentlich stärker als bisher unterstützt werden. Um die Nutzung von regenerativen Energieträgern zu fördern, sollte die Neu- und Weiterentwicklung von **Technologien zur Energiegewinnung** aus den Meeresenergien stärker gefördert werden. Ebenso müssen die **Auswirkungen des starken Anstiegs des maritimen Handels und Transports** untersucht und **ökologisch verträgliche Schiffstechnologien** entwickelt werden.

Es sollten insbesondere folgende Schwerpunkte in die neue EU-Forschungsstrategie Eingang finden:

- Forschung über die Auswirkungen von anthropogenen Aktivitäten und Klimaveränderungen auf marine Arten und Lebensräume;
- **Ökosystembasierte Forschung**, in der Wissen über die Struktur und Prozesse von Meeresökosystemen und die Wirkungsweisen anthropogener Belastungen auf Ökosysteme untersucht werden;
- Forschung und Entwicklung von nachhaltigen Nutzungskonzepten für die verschiedenen Meeresregionen um Europa;
- Ermittlung der **Folgekosten** für die Meeresumwelt und -natur bzw. der **externen Kosten**, die durch die unterschiedlichen menschlichen Aktivitäten entstehen;
- **Monitoring** der Fischbestände – auch der stark wandernden Fischarten – in den EU-Gewässern;
- Entwicklung und Einsatz von Überwachungsmethoden für die Datenerhebung hinsichtlich der Nutzung von Fischereiressourcen;
- Untersuchung der Auswirkungen der Fischerei und von Managementmaßnahmen im Rahmen der Fischereipolitik auf Fischbestände und das gesamte Meeresökosystem, z.B. Effekte des Rückwurfverbots und von Fischereiausschlussgebieten;
- Forschung und Entwicklung ökologisch verträglicher **Aquakulturen**, z.B. Entwicklung von Alternativen zu den üblichen Futtermitteln aus Wildbeständen;
- Forschung und Entwicklung im Bereich des **nachhaltigen Küstenschutzes** mit den

Schwerpunkten Küsten- und Hochwasserschutz an den Küsten, Entwässerung in die Küstengewässer und Bau und Unterhaltung von Wasserstraßen und Häfen;

- Entwicklung von **ökologisch verträglichen Offshore-Technologien**, wie Wind-, Gezeiten-, Meereswärme- und Wellenkraftwerke, mit denen Erneuerbare Energien aus dem Meer "geerntet" werden können. In diesem Zusammenhang auch die Förderung der Forschung über Auswirkungen dieser Technologien auf die Meeresnatur und -umwelt;
- Entwicklung von Technologien zur Verringerung des **Schadstoffausstoßes in der Schifffahrt**, wie Katalysatoren, Partikelfilter und energieeffizienten Schiffsmotoren;
- Entwicklung eines **"European Clean Ship"**, d.h. eines möglichst emissionsfreien Schiffes, das durch energiesparende und energieeffiziente Technologien, wie alternative Antriebssysteme (z.B. optimierte Windantriebe), betrieben wird;
- Forschung und Entwicklung von **Fernerkundungssystemen**, die möglichst präzise und zeitnahe Erfassung von Schiffsbewegungen und Aktivitäten erlauben und mit bereits bestehenden Technologien und Systemen kombinierbar sind. Entwicklung von integrierten Informationssystemen, in die Daten und Metadaten aus unterschiedlichen Bereichen eingespeist, miteinander verschnitten und analysiert werden können, um integrierte Analysen zu ermöglichen und möglichst vielen Nutzern zur Verfügung zu stehen.

2.3.2 Sollte ein europäisches Meeresforschungsnetzwerk eingerichtet werden?

Kernpunkte:

- marine Überwachungs-, Monitorings- und Datennetzwerke zusammenzuführen
- virtuelles Netzwerk europäischer Meeresforschungsinstitute und -organisationen einrichten
- multi-disziplinäre Forschungskooperationen fördern
- für bessere EU-weite Vergleichbarkeit von Daten einheitliche Standards für Datenerfassungssysteme und -methoden fördern

Die Einführung eines europäischen Meeresforschungsnetzwerks ist insbesondere im Hinblick auf die Zusammenführung und Bereitstellung von Daten und Ergebnissen und einem verstärkten Wissensaustausch zwischen Wissenschaftlern im Bereich der meeresrelevanten Forschung in Europa sehr zu unterstützen. Deswegen sollte ein entsprechendes EU-weites Forschungsnetzwerk vor allem:

- **marine Überwachungs-, Monitoring- und Datennetzwerke zusammenführen** und vorhandene wie neue Daten und Metadaten über die Meere bündeln, insbesondere um eine bessere Überwachung und Kontrolle menschlicher Aktivitäten im Meer, wie die Nutzung mariner Ressourcen, Einhaltung von Umwelt- und Sicherheitsregeln, Effektivität von Managementmaßnahmen, Zustand und Entwicklung von Meeresökosystemen und der biologischen Vielfalt, zu ermöglichen sowie verbesserte Prognosen und Risikoanalysen vornehmen zu können;

- durch die Einrichtung eines **virtuellen Netzwerkes** europäischer Meeresforschungsinstitute und -organisationen, einschließlich einer zentralen Datenbank für Veröffentlichungen und Forschungsberichte, dafür sorgen, dass Ergebnisse aus der meeresrelevanten Forschung über eine Informationsplattform veröffentlicht und möglichst weit verbreitet werden;
- europaweit wissenschaftliche Kontakte und den Wissensaustausch insbesondere auch zwischen den meeresrelevanten Disziplinen, wie z.B. der maritimen Technologieentwicklung und der Forschung über Auswirkungen auf die biologische Vielfalt und Meeresökosysteme, intensivieren. In diesem Sinne sollten vor allem **internationale und multi-disziplinäre Forschungskooperationen**, z.B. gemeinsame Projekte, Veranstaltungen zum Wissensaustausch sowie Forschungsaufenthalte, gefördert werden;
- für eine erhöhte Kosteneffektivität sowie die gemeinsame Nutzung von Forschungsausrüstungen und -schiffen innerhalb unterschiedlicher Disziplinen und EU-weit unterstützen;
- die Vergleichbarkeit von Daten europaweit verbessern, indem die Entwicklung einheitlicher Standards für Datenerfassungssysteme und -methode gefördert wird.

2.4 Innovationen unter veränderten Bedingungen

2.4.1 Welche Maßnahmen sollte die EU noch treffen, um den Klimawandel in der Meeresumwelt abzuschwächen oder eine Anpassung zu ermöglichen?

Kernpunkte:

- Konzept zum nachhaltigen Küstenschutz vorlegen und umsetzen
- CO_2-Sequestrierung in geologischen Gesteinsformationen unter dem Meer nur nach Ausschluss aller Risiken hinsichtlich der Umweltverträglichkeit zulassen
- direkte CO_2-Entsorgung in das Meerwasser oder „Kohlendioxid-Seen“ am Meeresgrund ausschließen
- Methanhydrat-Forschung auf Grundlagenforschung im Bereich der Umwelt- und Klimaforschung beschränken
- Methanhydratforschung zum Zwecke der späteren Energiegewinnung ausschließen

Der **Abbau von Methanhydraten** ist mit sehr hohen Risiken für die Umwelt verbunden, jegliche Förderung der Forschung und anderer Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Abbau von Methanhydraten sollten daher in der EU-Meerespolitik **ausgeschlossen** werden. Die vielfältigen Belastungen durch Fischerei, Schifffahrt, Energieerzeugung, Küstenentwicklung sowie Nähr- und Schadstoffeinträge, die auf Meeresökosysteme einwirken, schwächen diese und vermindern ihre Resilienz, zusätzlichen Belastungen standhalten zu können. Mit der zunehmenden Erwärmung und Versauerung der Meere durch den Klimawandel sind daher gravierende und in vielen Fällen auch irreversible Auswirkungen auf Meeres- und Küstenlebensräume zu erwarten. Unsere Fähigkeit, das Ausmaß dieser Auswirkungen zu mildern, hängt davon ab, ob es endlich gelingen wird, durch die Entwick-

lung der EU-Meerespolitik eine grundlegende Veränderung in der Weise, wie wir unsere Meere nutzen, zu erreichen. Nur durch eine nachhaltige Ausrichtung der Wirtschaft, d.h. energiesparend, ressourcenschonend und ökologisch verträglich, können wir die Widerstands- und Anpassungsfähigkeit von Meeresökosystemen gegenüber den wachsenden kumulativen Belastungen erhalten.

Um die Folgen des Klimawandels auf Meeresökosysteme abzuschwächen und eine Anpassung zu ermöglichen, sollten über die bereits genannten Maßnahmen hinaus, wie etwa die Einrichtung großflächiger Schutzgebietsnetzwerke und die Umsetzung des ökosystemaren Ansatzes, die folgenden Schwerpunkte verstärkt gefördert werden:

- die Forschung und Entwicklung im Bereich des **nachhaltigen Küstenschutzes** mit den Schwerpunkten Küsten- und Hochwasserschutz an den Küsten, Entwässerung in die Küstengewässer und Bau und Unterhaltung von Wasserstraßen und Häfen;
- die Umsetzung ökologisch verträglicher Küstenschutzmaßnahmen;
- die **Forschung und das Monitoring von Meeresökosystemen und Ozeanregimen**, um bessere Prognosen über die Auswirkungen von Klimaveränderungen auf Meeresökosysteme geben zu können und dies als Grundlage für die künftigen Planungen und Entscheidungsfindungen im Rahmen eines nachhaltigen, ökologischen Managements menschlicher Aktivitäten nutzen zu können.

Im Grünbuch wird als Beitrag zum Klimaschutz die Option der Kohlendioxidentsorgung im Meer erwogen (S.16): "Neue Offshore-Technologien wie die CO_2-Abscheidung und -lagerung [.....] bieten große Chancen für die Wirtschaft. Sie bringen Europa in eine Spitzenposition bei den technischen Innovationen zur Abschwächung des Klimawandels oder zur Anpassung an ihn. Die Durchführbarkeit, mögliche Umweltfolgen und die Sicherheit der CO_2-Sequestrierung wurden in mehreren Forschungsprojekten mit Unterstützung durch das 4., 5. und 6. Rahmenprogramm untersucht. Es wird geschätzt, dass bis 2050 etwa 483 Milliarden Tonnen der zu erwartenden 877 Milliarden Tonnen Gesamtemissionen an CO_2 abgetrennt und gelagert werden können". Eine nachhaltige Meeresschutzpolitik sollte jedoch prinzipiell auf Energieeffizienz und den Ausbau Erneuerbarer Energien ausgerichtet sein. Die Kohlendioxidabscheidung und -lagerung im Meer und am Meeresboden ist keine realistische Option, da sie langfristig keine nachhaltige Lösung für die Reduzierung von CO_2-Emissionen darstellen und mit gravierenden Umweltfolgen verbunden sein kann.

Es ist noch völlig unklar, ob die **CCS-Technologie** Klimaschutz tatsächlich leisten kann und wird. Es sind grundlegende Forschungsarbeiten sowohl zur Abscheidungstechnologie als auch zur sicheren und umweltfreundlichen Lagerung notwendig. Der Transport riesiger Mengen von CO_2 beinhaltet Risiken und hohe Anforderungen an Logistik und Infrastruktur. Die Lagerung dieser Mengen von CO_2 kann als ein Großexperiment mit den Ökosystemen Meer und Erde angesehen werden, dessen Auswirkungen katastrophal sein können. Es ist unbestreitbar, dass CCS in den energiepolitisch entscheidenden Jahren bis 2020 im großindustriellen Maßstab nicht eingesetzt werden und somit keinen Beitrag zur Erreichung der Klimareduktionsziele der EU leisten kann.

Eine nachhaltige EU-Meerespolitik muss deswegen dafür sorgen, dass:

- sichergestellt wird, dass die CO_2-Sequestrierung in geologischen Gesteinsformationen unter dem Meer nur stattfinden kann, wenn Beeinträchtigungen der Meeresumwelt ausgeschlossen sind;
- die **direkte CO_2-Entsorgung** in das Meerwasser oder „Kohlendioxid-Seen“ am Meeres-

grund muss **verhindert** werden. Angesichts der gravierenden Belastungen von Tiefseeökosystemen und der Beschleunigung der bereits evidenten Versauerung der Meere und Ozeane, die sich durch solche Maßnahmen ergeben würden, sind diese nicht zu rechtfertigen.

Im Grünbuch wird **Methanhydrat** als vielversprechende Energiequelle diskutiert.[19] Der Abbau von Methanhydraten stellt allerdings keine nachhaltige und auch keine ökologisch verträgliche Nutzung dar. Die Förderung von Methanhydraten birgt sehr hohe Risiken für die Umwelt. Durch die Destabilisierung von Methanhydraten während des Abbaus können große Mengen des sehr potenten Treibhausgases Methan in die Atmosphäre entweichen und diese zusätzlich belasten. Zudem kann der Abbau der Hydrate zu unterseeischen Rutschungen führen, die wiederum Tsunamis auslösen können. Die EU sollte daher von der Nutzung von Methanhydraten absehen und in ihrer Meerespolitik:

- jegliche Förderung der Forschung und anderer Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Abbau von Methanhydraten ausschließen;
- die Methanhydrat-Forschung auf **Grundlagenforschung** im Bereich der Umwelt- und Klimaforschung beschränken; d.h. keine Methanhydratforschung zum Zwecke der späteren Energiegewinnung.

2.4.2 Wie können innovative Offshore -Technologien für Erneuerbare Energien gefördert und verwirklicht werden? Wie kann die Energieeffizienz in der Schifffahrt verbessert und der Kraftstoffverbrauch diversifiziert werden?

Kernpunkte:

- Maßnahmen für eine bessere Energieeffizienz, eine drastische Verringerung der Schadstoffemissionen und eine Diversifizierung des Kraftstoffverbrauchs in der Schifffahrt implementieren
- EU-weite, verbindliche Ausbauziele für Erneuerbare Energien im Meer festlegen
- die "Renewables Energy Directive" der EU ähnlich dem deutschen EEG gestalten
- wirtschaftliche Anreize für den Ausbau Erneuerbarer Energien schaffen
- Forschung und Entwicklung hinsichtlich ökologisch verträglicher Offshore-Technologien stärker fördern
- Anreiz- und Sanktionsmechanismen zur Reduzierung von Schiffsemissionen schaffen
- "European Clean Ship"-Initiative voranbringen
- stärker nach Umweltkriterien gestaffelte Hafengebühren in allen europäischen Häfen festlegen

[19] (Grünbuch, S. 17) "Eine vielversprechende Energiequelle ist auch Methanhydrat. Die Vorkommen werden zurzeit auf rund 10 000 Gt Kohlenstoffäquivalent geschätzt, was etwa der Summe aller anderen fossilen Brennstoffe entspricht. Diese Energieform könnte zu einer Diversifizierung der Versorgungsquellen beitragen und gibt bezogen auf die erzeugte Energieeinheit weniger CO2 in die Atmosphäre ab als Erdöl oder Kohle. Die Ausbeutung ist jedoch mit großen technischen Herausforderungen bei Abbau, Abfüllung, Transport und Umwandlung in kommerzielles Methangas verbunden. Europa ist führend bei der Suche nach Methanhydrat und bei der Erforschung der Risiken und Folgen einer versehentlichen Freisetzung, die den Treibhauseffekt erheblich verschlimmern könnte."

- Befahrungsverbote für unternormige Schiffe durchsetzen
- Anreizmechanismen für eine gute Umweltbilanz und den Umstieg auf "clean bzw. green shipping" schaffen
- Verursacherprinzip für Schiffsemissionen anwenden und Umweltfolgekosten auf Schiffsbetreiber umlegen
- strenge Grenzwerte für Emissionen von Schwefel- und Stickoxiden, Feinstaub und Ruß sowie Treibhaus- und Ozonschicht-schädigenden Gasen in EU-Gewässern sicherstellen
- den ab 2010 gültigen EU-Grenzwert von 0,1% Schwefelgehalt für Treibstoffe, die während der Hafenliegezeit genutzt werden, für alle Schiffe vorschreiben
- Verwendung von Abfallstoffen aus Raffinerien verbieten
- schwefelarme Treibstoffe einführen
- gemeinsame Standards für ein ökologisches und effizientes „Clean Ship" festlegen
- infrastrukturellen Ausbau von Landanschlüssen zur Stromversorgung für Schiffe in europäischen Häfen EU-weit und im Rahmen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung von Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) fördern und gemeinsame technische Standards erarbeiten
- internationalen Umweltindex im Rahmen der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) entwickeln
- Schiffsverkehr in Kyoto-Protokoll und Emissionshandel für CO_2-Zertifikate einbeziehen
- nachhaltige marine Raumplanung entwickeln
- frühzeitig Natura 2000-Gebiete und Eignungsgebiete ausweisen

Innovative Offshore-Technologien für Erneuerbare Energien fördern und verwirklichen

Die Bestrebungen im Grünbuch (S.16), die Energieerzeugung im Meer aus Erneuerbaren Energienquellen zu fördern, wie Wind-, Gezeiten-, Wellen- und Strömungsenergie, ist ein wichtiger Beitrag zur Entwicklung einer nachhaltigen Meerespolitik und sehr zu begrüßen. Um den Ausbau zu Erneuerbarer Energien im Meer voranzubringen, sind zuverlässige rechtliche und wirtschaftliche Rahmenbedingungen erforderlich, so dass zügig ein wirtschaftlicher Betrieb von entsprechenden Anlagen ermöglicht wird. Das **Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG)** der deutschen Bundesregierung ist in dieser Hinsicht vorbildlich, da es sich als erfolgreiches Einführungsprogramm für Erneubare Energien bewährt hat. Es stellt die notwendigen wirtschaftlichen Grundlagen bereit, um die Ausbauziele für Erneuerbare Energien auch im Offshore-Bereich erreichen zu können. Um europaweit sichere Rahmenbedingungen für den Ausbau Erneuerbarer Energien zu schaffen, sollte(n) daher:

- gemeinschaftsweite, verbindliche Ausbauziele für Erneuerbare Energien im Meer formuliert werden;
- die **"Renewables Energy Directive" der EU** ähnlich dem deutschen EEG gestaltet werden und entsprechend wirtschaftliche Anreize für den Ausbau Erneuerbarer Energien auch im Meeresbereich bieten;
- der Ausbau eines **transeuropäischen Stromnetzwerkes** gefördert werden, um Netz-

engpässe durch die schwankende Stromerzeugung aus Erneuerbaren Energien mit einer besseren Übertragungskapazität zwischen den Ländern ausgleichen zu können.

Es bedarf zudem einer verstärkten Forschungsförderung durch Aufnahme folgender Schwerpunkte in die Förderbestimmungen des Forschungsrahmenprogramms der EU:

- Entwicklung von **ökologisch verträglichen Offshore-Technologien**, wie Wind-, Gezeiten- und Wellenkraftwerke, mit denen Erneuerbare Energien aus dem Meer "geerntet" werden können;
- Entwicklung von **Speichertechnologien für Ökostrom** mit dem Ziel, die schwankende Energieproduktion aus Erneuerbaren Energiequellen zu puffern und Ökostrom kontinuierlich in Stromnetze einzuspeisen. Dadurch ließe sich auch der Anteil der Erneuerbaren Energieerzeugung erhöhen, da eine kontinuierliche, der Nachfrage entsprechende Stromversorgung gewährleistet wäre;
- Förderung der internationalen Kooperation zum Erfahrungsaustausch und zur Entwicklung innovativer Offshore-Technologien für Erneuerbare Energien;
- Förderung der Forschung über Auswirkungen dieser Technologien auf die Meeresnatur und -umwelt und basierend auf diesem Wissen die Förderung der Offshore-Technologien, die ökologisch verträglich sind.

Durch den Ausbau Erneuerbarer Energien im Meer werden zunehmend Flächen in Anspruch genommen, die für andere Nutzungen, wie die Schifffahrt und die Fischerei, nicht mehr oder nur noch begrenzt zur Verfügung stehen. Zudem können besonders in ökologisch sensiblen Gebieten Konflikte mit Natur- und Umweltbelangen auftreten. Um diese Konflikte von vorneherein zu minimieren und sichere rechtliche Rahmenbedingungen für Betreiber bei der Planung von Erneuerbaren Energievorhaben im Meeresbereich zu schaffen, sollte(n):

- eine **nachhaltige marine Raumplanung** durchgeführt werden, in der die Interessen aller Nutzer und die Natur- und Umweltschutzbelange berücksichtigt und ggf. ausgeglichen werden;
- in diesem Sinne muss eine frühzeitige Identifizierung und Ausweisung der **Natura 2000-Gebiete** und speziellen Eignungsgebiete für die Erneuerbare Energiennutzung im Meer erfolgen;
- frühzeitig Maßnahmen zur Minderung des Risikos für die Schifffahrt durch Offshore-Installationen getroffen werden, wie etwa schifffahrtsbezogene Risikoanalysen für geplante Windkraftstandorte und die Ausdehnung der Störfallvorsorge in Bereiche mit diesen Anlagen.

Energieeffizienz verbessern und den Kraftstoffverbrauch in der Schifffahrt diversifizieren

Der kommerzielle Schiffsverkehr hat auf den bedeutsamen Schifffahrtsstraßen von Nord- und Ostsee stark zugenommen. Die EU prognostiziert ein Wachstum des Kurzstrecken-Seeverkehrs um fast 60% bis 2020.[20] Dies wird auch zu einem erheblichen **Anstieg der Emissionen aus der Schifffahrt**, besonders Treibhausgasen, Feinstaub, Ruß sowie giftigen Schwefel- und Stickoxiden, führen. Schwefeldioxide aus der Schifffahrt sind bereits jetzt für den Großteil der Schwefelemissionen in Hafenstädten verantwortlich. Auch die

[20] (EU-Transport:2006) KOM(2006) 314 endgültig, Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent, Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001, Brüssel, 22.06.2006.

EU weist im Grünbuch auf die Problematik der Schiffsemissionen hin (S. 16): "Der Schifffahrtsektor ist nach wie vor eine der Hauptquellen der Luftverschmutzung in Europa. Das wichtigste Treibhausgas, das von Schiffen abgegeben wird, ist CO_2. Im Jahr 2000 beliefen sich die CO_2-Emissionen von Schiffen in der EU auf 157 Millionen Tonnen. Das ist mehr als die Emissionen des Luftverkehrs im EU-Luftraum. Werden keine neuen politischen Maßnahmen eingeleitet, so dürften die NOx-Emissionen von Schiffen den Prognosen zufolge bis zum Jahr 2020 höher sein als die von allen Quellen an Land zusammengenommen. Diese Emissionen müssen entsprechend der „Thematischen Strategie zur Luftreinhaltung", die die Kommission vor Kurzem verabschiedet hat, gesenkt werden." Daher ist es auch zu begrüßen, dass die EU im Zuge der geplanten stärkeren Verlagerung des Straßenverkehrs auf den Schiffstransport die Nutzung alternativer Antriebssysteme zur Energieeinsparung bereits mit in den Blick nimmt.[21] Für eine bessere Energieeffizienz, eine drastische Verringerung der Schadstoffemissionen und eine Diversifizierung des Kraftstoffverbrauchs in der Schifffahrt müssen dringend weitere Maßnahmen ergriffen werden. So sollten im Rahmen der EU-Meerespolitik weitere **Anreiz- und Sanktionsmechanismen** zur Reduzierung von Schiffsemissionen geschaffen werden, wie etwa:

- die Einführung von **Hafengebühren** in allen europäischen Häfen, die nach Umweltkriterien gestaffelt sind, d.h. desto umweltfreundlicher das Schiff, um so niedriger die Gebühren für Liegezeiten und Kontrollen;
- die Einführung von **Befahrungsabgaben** für EU-Gewässer, die nach ökologischen Kriterien differenziert werden, sowie **Befahrungsverbote** für Schiffe, die gewissen Mindeststandards an Umweltfreundlichkeit nicht genügen, wie Schiffe, die Grenzwerte für Emissionen nicht einhalten oder einen zu hohen Treibstoffverbrauch haben;
- die Entwicklung weiterer Anreizmechanismen für Schiffsbetreiber, um eine gute Umweltbilanz anzustreben und auf **"clean bzw. green shipping"** umzusteigen;
- das **Verursacherprinzip** für Schiffsemissionen anwenden und entsprechend die Möglichkeiten ausbauen, Umweltfolgekosten, die durch Schiffsemissionen entstehen, z.B. durch eine ökologische Tonnagesteuer, auf Schiffsbetreiber umzulegen.

Darüber hinaus muss die künftige EU-Meerespolitik:

- eine schnelle Anpassung des Seeverkehrs an die **Umweltstandards**, die für den Verkehr an Land gelten, u.a. durch die Einführung strenger **Grenzwerte** für Emissionen von Schwefel- und Stickoxiden, Feinstaub und Ruß sowie Treibhaus- und Ozonschichtschädigenden Gasen in EU-Gewässern, sicherstellen;
- den ab 2010 gültigen EU-Grenzwert von 0,1% **Schwefelgehalt** für Treibstoffe, die während der Hafenliegezeit genutzt werden, nicht nur für Schiffsneubauten, sondern für alle Schiffe vorschreiben;
- für eine Verbesserung der **Qualität der Brennstoffe** für den Seeverkehr durch die Einführung **schwefelarmer Treibstoffe** sowie einem EU-weiten **Verbot** für die Verwendung von **Abfallstoffen aus Raffinerien** sorgen;
- gemeinsame Standards für ein ökologisches und effizientes **„Clean Ship"** festlegen, nach dem Schiffe zukünftig zertifiziert werden können;

---

[21] (Grünbuch, S.17): "Erstens kann eine stärkere Verlagerung vom Straßen- auf den Schiffstransport zu Einsparungen beitragen, da Schiffe je Tonne transportierter Güter relativ wenig Energie verbrauchen. Zweitens kann die Energieeffizienz in der Schifffahrt durch die Nutzung von Wind- und Sonnenenergie sowie durch Biokraftstoffe gesteigert werden."

- die Beschlüsse der Umweltminister von der 6. Internationalen Nordseeschutzkonferenz[22] zu dem **"clean ship approach"** in die künftige Politikgestaltung integrieren;
- den infrastrukturellen Ausbau von **Landanschlüssen** zur Stromversorgung für Schiffe in europäischen Häfen fördern sowie die zügige Erarbeitung gemeinsamer technischer Standards in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten unterstützen.

Im Rahmen ihrer internationalen Meerespolitik sollte die EU:

- sich dafür einsetzen, dass die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) im Rahmen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung von Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) einheitliche weltweite Normen für die Landstromversorgung von Schiffen während der Hafenliegezeit entwickelt;
- einen international anwendbaren **Umweltindex** entwickeln, der die Umweltverträglichkeit von Schiffen auf Basis ihrer Öko-Bilanz bewertet und sich dafür einsetzen, dass die IMO diesen Index übernimmt;
- sich dafür einsetzen, dass die IMO die Politik zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen in der internationalen Schifffahrt voranbringt. Hierfür müssen internationale Ziele und praktikable Verfahren zur Reduktion von Treibhausgasemissionen festgelegt werden;
- sich dafür einsetzen, dass alle Fragen des Seetransports Bestandteil des **Kyoto-Protokolls** werden und die Schifffahrt damit auch in den **Emissionshandel für CO_2-Zertifikate** integriert wird;
- sich für eine Verschärfung des **Grenzwertes von Schwefeldioxidemissionen** im MARPOL-Übereinkommen einsetzen. Der derzeitige Grenzwert für Schwefelgehalt in Schweröl von 4,5%[23] ist viel zu hoch angesetzt und sollte auf mindestens 1% gesenkt werden.

Für eine verstärkte Forschungsförderung sollten folgende Schwerpunkte in die Förderbestimmungen der Forschungsrahmenprogramme der EU aufgenommen werden:

- Entwicklung eines **"European Clean Ship"**, d.h. eines möglichst emissionsfreien Schiffes, das durch energiesparende und energieeffiziente Technologien, wie alternative Antriebssysteme (z.B. optimierte Windantriebe), betrieben wird;
- Entwicklung von Technologien zur Verringerung des Schadstoffausstoßes, wie Katalysatoren, Partikelfilter und energieeffiziente Schiffsmotoren;
- Entwicklung praktikabler Technologien und Standards für Landanschlüsse zur Stromversorgung für im Hafen liegende Schiffe;
- Förderung der internationalen Kooperation zum Erfahrungsaustausch und zur Entwicklung gemeinsamer Umweltstandards.

---

[22] Declaration of the North Sea Ministerial Meeting on the Environmental Impact of Shipping and Fisheries, Göteborg 4-5 May 2006.

[23] Überarbeitete MARPOL-Anlage IV

2.5 Die rechtlichen Rahmenvorschriften

2.5.1 Wie könnte der rechtliche Rahmen für die maritime Wirtschaft so verbessert werden, dass unbeabsichtigte und kontraproduktive Auswirkungen auf meerespolitische Ziele vermieden werden?

Kernpunkte:

- Meeresschutz als gemeinschaftliches, verbindliches Kernziel im Grünbuch festlegen
- Meeresstrategie-RL als übergreifenden Rechtsrahmen für die Politikbereiche implementieren
- Meeresschutzziele und -maßnahmen internationaler Meeresschutzabkommen als verbindliche Vorgaben im Grünbuch und in die Meeresstrategie-RL übernehmen
- Vorsorge- und Verursacherprinzip verankern
- Anreizmechanismen für Entwicklung und Anwendung ökologisch verträglicher Praktiken und Technologien in der maritimen Wirtschaft schaffen

Entscheidend für eine funktionierende, kohärente Meeresschutzpolitik ist, dass der **Meeresschutz als gemeinschaftliches, verbindliches Kernziel im Grünbuch** festgelegt wird. Die **Meeresstrategie-RL** sollte dabei den **übergreifenden Rechtsrahmen** für die maritimen Sektorenpolitiken bilden. Der derzeitige Entwurf der Meeresstrategie-Richtlinie (Stand: 22. Dezember 2006) bleibt jedoch zu vage und unverbindlich, um ein hohes Schutzniveau für die europäischen Meere und Ozeane realisieren zu können. In der Richtlinie muss deswegen der **"gute Umweltzustand"** anhand klar formulierter Schutz- und Erhaltungszustände und überprüfbarer Qualitätsziele und Belastungsgrenzen wesentlich genauer definiert und verbindlich festgelegt werden. Ferner sollten **Sanktionsmöglichkeiten**, falls Mitgliedstaaten die Vorgaben der Meeresstrategie-RL nicht beachten, in die Richtlinie eingebaut werden. Darüber hinaus müssen der **ökosystemare Ansatz** für das Management menschlicher Aktivitäten im Grünbuch deutlich integriert und die erforderlichen Schritte zur **Ökologisierung der maritimen Wirtschaft** dargelegt werden. In diesem Zusammenhang muss die Europäische Kommission:

- die beschlossenen **Meeresschutzziele und -maßnahmen** der einschlägigen, **internationalen Meeresschutzabkommen**, sofern noch nicht im Entwurf der Meeresstrategie-RL enthalten, als verbindliche meeresschutzpolitische Vorgaben im Grünbuch und in die Richtlinie übernehmen. Dabei muss das Management sämtlicher menschlicher Aktivitäten, die die Meere beeinflussen, in Einklang mit den Vorgaben des Seerechtsübereinkommens (SRÜ), der EU-Vogelschutz- und FFH -Richtlinien, den Vereinbarungen zum Schutz der Meeresumwelt nach dem Übereinkommen über die biologische Vielfalt (CBD) sowie den regionalen Meeresschutz-Konventionen wie dem OSPAR- und Helsinki-Übereinkommen gebracht werden;
- das **Vorsorge- und Verursacherprinzip** in sämtlichen für den Meeresbereich relevanten EU-Regelungen verankern und die erforderlichen Maßnahmen für die Umsetzung dieser Prinzipien entwickeln;
- verstärkt **Anreizmechanismen** für Entwicklung und Anwendung ökologisch verträglicher Praktiken und Technologien in der maritimen Wirtschaft schaffen;

- eine Verschärfung der **Sanktionsmaßnahmen** vornehmen z.B. durch die Einrichtung eines Befahrungsverbots für EU-Gewässer für diejenigen, die sich nicht an internationale und gemeinschaftsrechtliche Sicherheits- und Umweltschutzregeln halten, besonders im Hinblick auf die illegale Müllentsorgung und die illegale Fischerei.

2.5.2 Welche weiteren Maßnahmen der EU sind erforderlich, um die Probleme mit Billigflaggen in den Griff zu bekommen und Anreize für die Registrierung unter europäischen Flaggen zu geben?

Kernpunkte:

- Überwachungs- und Kontrollmechanismen sowie gesetzliche Mindestsicherheitsvorschriften für die Schifffahrt verschärfen
- funktionierende Mechanismen zur Überwachung und Umsetzung internationaler Bestimmungen einführen
- Flaggen- und Hafenstaatkontrollen verschärfen

Die zunehmende Verwendung von **Billigflaggenschiffen**, insbesondere auch in der Fischerei, stellt ein erhebliches Problem dar, da sie in der Regel gravierende Auswirkungen auf Meeresökosysteme mit sich bringt und Bestimmungen zur Bewirtschaftung, Sicherheit und zum Umweltschutz sowie Arbeitnehmerrechte zumeist missachtet werden. Zusätzlich zu den Maßnahmen[24], die im Grünbuch bereits vorgesehen sind, sollte im Rahmen der EU-Meerespolitik:

- eine Verordnung entwickelt und zügig implementiert werden, die dafür sorgt, dass Billigflaggenschiffe internationale und gemeinschaftliche Bestimmungen und Kontrollen in Bezug auf den Schutz der Meeresumwelt und -natur, die Seesicherheit und den Erhalt von Fischbeständen nicht mehr umgehen können;
- eine Verstärkung und Verschärfung der Überwachungs- und Kontrollmechanismen sowie der gesetzlichen Mindestsicherheitsvorschriften für die Schifffahrt in der EU vorgenommen wird;
- darauf hingewirkt werden, dass die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) zügig die Mechanismen zur Überwachung und Umsetzung internationaler Bestimmungen prüft und weitere, verstärkte Maßnahmen ergreift, um die Durchsetzung dieser Bestimmungen – sowohl mit Blick auf die Flaggenstaaten als auch die Hafenstaaten – zu optimieren.

---

[24] Auszug Grünbuch (S. 25): "Drei Maßnahmen können jedoch getroffen werden:
(1) Erstens sollten sich die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten mit dem gesamten Gewicht ihrer Befugnisse, ihrem kombiniertem Einfluss und ihren außenpolitischen Instrumenten für eine Politik zur Verbesserung des Standards aller Flaggenstaaten einsetzen.
(2) Zweitens sollten dringend neue Instrumente für eine strengere Überwachung der internationalen Vorschriften auf hoher See und ihre Kontrolle durch die Hafenstaaten entwickelt werden, wobei modernste Technologien wie das globale Satellitennavigationssystem (Galileo) eingesetzt werden sollten.
(3) Drittens sollte unter Beteiligung der Sozialpartner gründlich analysiert werden, wie die Wettbewerbsfähigkeit von Schiffen unter europäischen Flaggen gesteigert werden kann."

2.5.3 Wie sollte die Gemeinsame Fischereipolitik weiterentwickelt werden, um das Ziel der nachhaltigen Fischerei zu erreichen?

Kernpunkte:

- Industriefischerei und Grundschleppnetzfischerei in der Tiefsee verbieten
- Fangquoten nach wissenschaftlichen Empfehlungen ausrichten
- mehrjährige Bestandserhaltungs- und Wiederauffüllungspläne für überfischte Arten einführen
- EU-weites Rückwurf von Beifang verbieten
- Beifänge auf Fangquoten anrechnen
- Beifangintensive Gebiete für die Fischerei schließen
- Ziel eines "guten Umweltzustands" der Meere bis 2021 als verbindliches Ziel für die Fischereipolitik vorschreiben
- für eine langfristig bestandserhaltende Fischerei 40% der Nordsee für den Fischfang schließen
- Subventionen für neue Fangschiffe und den Erhalt der Fangflotte abbauen und für die Umstrukturierung des Fischereisektors einsetzen
- "Verhaltenskodex für verantwortungsvolle Aquakulturen" und Richtlinien für die Umweltverträglichkeitsprüfung von Aquakulturen entwickeln und implementieren

Die durch die Reform der Gemeinsamen Fischereipolitik (GFP) in 2002 beabsichtigte Ökologisierung der Fischerei hat bislang die Fischereipraxis in der EU nicht wesentlich verändert. Obwohl Bewirtschaftungspläne nach der neuen GFP nach den wissenschaftlichen Empfehlungen von ICES ausgerichtet werden sollen, werden die empfohlenen Fangquoten nach wie vor bei der Festlegung der "Total Allowable Catches" (TAC) des Rats Landwirtschaft und Fischerei weit überschritten. So wird Jahr für Jahr den wirtschaftlichen, aber nicht nachhaltig durchdachten Interessen der Fischerlobby nachgegeben. Es ist daher dringend geboten:

- die Ausrichtung der **Fangquoten** nach wissenschaftlichen Empfehlungen verbindlich in der GFP festzulegen. Auf längere Sicht sollten umfassende, mehrjährige **Bestandserhaltungs- und Wiederauffüllungspläne** besonders für überfischte Arten implementiert werden.

Bisher fehlt auch ein verbindliches **Rückwurfverbot für Beifang**, das mit einer effektiven Überwachung an Bord verbunden wäre. Damit ließen sich tatsächliche Beifangraten ermitteln und wichtige Daten für die Weiterentwicklung des ökosystemaren Ansatzes im Fischereimanagement sammeln. Der Beifang selber könnte als Fischöl und -mehl weiter verwertet werden. Damit Fischer versuchen, Beifänge möglichst gering zu halten, sollten zudem

- der Beifang ihrer Fangquote zugerechnet werden;
- selektivere Fangmethoden gefördert und
- beifangintensive Gebiete gemieden werden.

Die **Industriefischerei** ist aufgrund ihrer hohen Beifangraten von Jungfischen aus kommerziellen Beständen und der Überfischung von Fischarten, die als wichtige Nahrungsgrundlage für Raubfischarten wie Kabeljau und Wittling, sowie andere Fischfresser wie Seevögel und marine Säugetiere dienen, äußerst unökologisch und zudem schädlich für Fischereien auf hochwertige Raubfischarten. Der Nutzen dieser Fischereien[25] ist insbesondere im Verhältnis zu dem Ausmaß der verursachten Umweltschäden sehr in Frage zu stellen. Gleichermaßen hat die **Grundschleppnetzfischerei** in der Tiefsee gravierende Auswirkungen auf marine Habitate und Fischbestände. Für die Weiterentwicklung der GFP hin zu einem umweltgerechten Fischereimanagement gilt es daher Strategien und Lösungen zu entwickeln:

- die zu einem gänzlichen Verbot von ökologisch besonders schädigenden Fischereien, wie der Industriefischerei und Grundschleppnetzfischerei in der Tiefsee, führen. Zukünftig sollte jede Fischerei dazu verpflichtet werden, durch eine **Umweltverträglichkeitsprüfung** zu belegen, dass sie die Meeresumwelt und -natur nicht beeinträchtigt.

Um die Entwicklung einer nachhaltigen Fischerei zu fördern, sollte im Grünbuch zudem

- ein Rahmen aus integrierten Managementinstrumenten wie der **marinen Raumordnung** und damit einhergehenden **Strategischen Umweltprüfung** konzipiert werden, der die Fischerei wie andere Nutzungen auch einbezieht. So sollten die negativen Auswirkungen der Fischerei auf Laichhabitate und Jungfischgebiete sowie sensible marine Lebensräume in der künftigen marinen Raumplanung durch Zonierung der Nutzungsintensität und Aussparung von Gebieten minimiert werden.

Das **Vorsorgeprinzip** und der **ökosystemare Ansatz** im **Fischereimanagement** sollten außer auf die Zielarten auch auf das gesamte Ökosystem angewendet werden. Darüber hinaus sollte für die Umsetzung des Vorsorgeprinzips in der GFP der Verhaltenskodex der Welternährungsorganisation (FAO) für verantwortungsvolle Fischerei zugrunde gelegt werden. Dies gilt insbesondere auch für Aktivitäten der EU-Fischereiflotte außerhalb der EU-Gewässer. Fischereiabkommen mit Drittländern – insbesondere im Rahmen der internationalen Zusammenarbeit – sollten nicht mehr abgeschlossen werden.

Die Erklärung im Grünbuch (S. 10), dass "Umwelt- und Fischereipolitik auf gemeinsame Ziele hinwirken müssen", ist zu begrüßen und spricht eine grundlegende Voraussetzung für eine integrierte Meerespolitik an. Die notwendigen Konsequenzen, die sich daraus – bezogen auf die Integration von Meeresschutzzielen in die GFP – ergeben müssten, werden jedoch nicht gezogen. Wie kann konkret eine Verzahnung zwischen der Fischereipolitik und der Meeresstrategie-RL ausgestaltet werden? Es sollte deutlich hervorgehoben werden, dass:

- das Ziel, einen **"guten Umweltzustand"** der Meere bis 2021 herzustellen, als verbindliches Ziel auch für die Fischereipolitik gültig sein muss. Dafür werden verbindliche, fischereibezogene Qualitätsziele für kommerzielle und nicht-kommerzielle Arten sowie marine Lebensräume benötigt, um die Fischerei an die Ökosysteme anzupassen;
- eine konstruktive Zusammenarbeit der zuständigen Behörden bei der Einrichtung von Schutzzonen im Sinne der GFP und der Umsetzung der Natura 2000 und OSPAR-/HELCOM-Schutzgebietsnetzwerke notwendig ist, um auf das Ziel der Fischereipolitik, kommerzielle Fischbestände zu schützen und wiederaufzubauen, hinzuwirken und dazu

[25] SRU (2002a): Umweltgutachten 2002. Für eine neue Vorreiterrolle. Stuttgart: Metzler-Poeschel.

beitragen, Schutzziele für Natura 2000-Gebiete insbesondere auch in der Ausschließlichen Wirtschaftszone zu verwirklichen;

- das Managementinstrument der GFP, temporäre und permanente **Schutzzonen** sowie Schonzeiten einzurichten, einen verpflichtenden Charakter erhalten und an konkrete Ziele, wie der Vorgabe, ein Schutzgebietsnetzwerk einzurichten und ein Flächenziel für Schutzzonen umzusetzen, gebunden werden muss. So sind nach wissenschaftlichen Empfehlungen z.B. für eine langfristig bestandserhaltende Fischerei **40% der Nordsee** für den Fischfang zu schließen. Dabei ist das Wattenmeer als "Kinderstube der Nordsee" eines der wesentlichen Kerngebiete;
- mehr **Vollzugskompetenzen** für die Europäische Kommission erforderlich sind, um Sofortmaßnahmen zum Erhalt und Schutz überfischter Bestände und sensibler mariner Bereiche durchführen zu können.

Besonders im Hinblick auf die Überkapazität der europäischen Fangflotte ist "der in der EU beabsichtigte allmähliche Wandel zu einer nachhaltigeren Fischerei..." (Grünbuch, S.8) längst nicht ausreichend. Es ist:

- ein zügiger, drastischer **Abbau von Subventionen** für neue Fangschiffe und den Erhalt der Fangflotte gefordert, damit der Überfischung der Meere durch europäische Fangschiffe endlich Einhalt geboten wird;
- Subventionen müssen dringend für die **Umstrukturierungen des Fischereisektors** eingesetzt werden, indem nur Fischereien gefördert werden, die umweltverträglich und bestandsschonend arbeiten.

Daneben gilt es, **alternative Beschäftigungsmöglichkeiten** für Menschen, die in der Fischereiwirtschaft tätig sind, zu fördern. Auch relevante **EU-Strukturfonds** könnten gezielter für diese Zwecke eingesetzt werden. Darüber hinaus sollte die Kennzeichnung nachhaltig erwirtschafteter Meeresprodukte stärker durch EU-Finanzmittel gefördert werden.

"Die FAO hat darauf hingewiesen, dass die wachsende Nachfrage nach Fisch zum überwiegenden Teil aus Aquakultur gedeckt werden muss" (Grünbuch S.8). Allerdings kann die Förderung von Aquakulturen neue, verheerende Umweltfolgen für Küsten- und Meeresökosysteme mit sich bringen. Der positive Ansatz im Grünbuch, "diese Produktionssteigerung .... nachhaltig und umweltgerecht zu regeln", sollte deswegen unbedingt weiter verfolgt werden. Hierfür gilt es, frühzeitig einheitliche Standards und Vorschriften zu entwickeln und zu implementieren, wie etwa:

- einen **"Verhaltenskodex für verantwortungsvolle Aquakulturen"** und Richtlinien für die Prüfung der Umweltverträglichkeit von Aquakulturen. Betreiber von Aquakulturprojekten müssen verpflichtet werden, eine umfassende **Umweltverträglichkeitsprüfun**g durchzuführen. Ein Vorhaben ist nur dann zu genehmigen, wenn es den anspruchsvollen Kriterien einer umweltgerechten Produktion genügt.

Wichtig ist, dass Aquakulturen nicht zu einer zusätzlichen Belastung des Meeres (z.B. durch den Fang von Futterfischen) führen. Es muss dafür gesorgt werden, dass Alternativen zu den gängigen Futtermitteln aus wilden Fischbeständen entwickelt und eingeführt werden. Zudem sind Aquakulturen ohne die Anwendung von Medikamenten und Pestiziden sowie mit artgerechter Bestandsdichte zu betreiben. Es muss zudem sichergestellt werden, dass keine Individuen aus Aquakulturen in die Umwelt entkommen, da diese eine konstante Bedrohung der Wildpopulation durch Krankheiten und Parasiten beinhalten

können oder aber Fremdarten sind. Die Entwicklung von gentechnisch veränderten Fischen für die Aquakultur ist mit unkalkulierbaren Risiken verbunden und widerspricht einem nachhaltigen und umweltgerechten Ansatz im Bereich der Aquakultur.

3. Die Lebensqualität in den Küstenregionen optimieren

3.1 Anpassung an die Risiken an der Küste:

Wie können unsere Küsten und Küstengewässer besser überwacht werden, um vom Menschen ausgehende Bedrohungen zu verhindern?

Kernpunkte:

- Schiffsverkehrsüberwachung in der EU verbessern
- landseitige Voraussetzungen und Ausrüstung von Schiffen mit Automatischen Schiffsidentifizierungssystemen (AIS) voranbringen
- verstärkte und verschärfte strafrechtliche Verfolgung der Verantwortlichen für illegale Praktiken

Obwohl strenge internationale Sicherheits- und Umweltschutzregeln, insbesondere im Rahmen des MARPOL-Übereinkommens, für die Meeres- und Küstengewässer gelten, kommt es immer noch sehr häufig zu Verstößen, wie der illegalen Einbringung von Abfällen und Ladungs- und Betriebsrückständen auf See. Eine der Hauptursachen hierfür ist die **mangelnde Überwachung** von Schiffsbewegungen und Aktivitäten im Meeresbereich und die **unzureichende Verfolgung** rechtswidriger Praktiken. Daher ist ein wichtiger Schritt, um den Missbrauch der Meere als "kostenlose Mülldeponie" zu stoppen, der Aufbau eines **umfassenden Netzes von Überwachungssystemen zur Schiffserkennung und -verfolgung in den Meeres- und Küstengewässern der EU**. Auch zur Verbesserung der Seeverkehrssicherheit und zur Bekämpfung der illegalen Fischerei wäre eine effizientere Überwachung von großem Nutzen. Hinzu kommt, dass sich das Seeverkehrsaufkommen in den kommenden Jahren drastisch erhöhen wird, und zwar durch den zukünftigen Ausbau der Seeverkehrswege und die Einrichtung von Hochgeschwindigkeitsseewegen im Rahmen der Projekte der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN). Auch deswegen ist dringend eine intensivere Überwachung des Seeverkehrs und der Umweltverschmutzung insbesondere auf den wichtigsten Seewegen erforderlich. Für eine effiziente Küstenüberwachung und eine verbesserte Seesicherheit muss:

- die Umsetzung der Schiffsverkehrsüberwachung in der EU deutlich verbessert werden. In diesem Zusammenhang sollten vor allem die landseitigen Voraussetzungen als auch die Ausrüstung von Schiffen mit **Automatischen Schiffsidentifizierungssystemen (AIS)** in allen Mitgliedstaaten so schnell wie möglich vorangetrieben werden;
- eine stärkere **Vernetzung** zwischen den verantwortlichen Behörden, den Mitgliedstaaten und der EU aufgebaut werden. In diesem Zusammenhang sollte die **EU** eine **koordinierende Rolle** übernehmen und auf eine enge Zusammenarbeit und einen verbesserten Informationsaustausch hinwirken. Zudem ist die verstärkte Überwachung der EU-Gewässer sehr kostenintensiv und erfordert beträchtliche Ressourcen für die Oberflächen-, Luft- und Satellitenüberwachung sowie Systeme zur Schiffsverfolgung. Auch um unnötige Zusatzkosten zu vermeiden, sollte die EU auf ein koordiniertes Vorgehen und eine verstärkte Integration hinwirken, mit dem Ziel höchste Effektivität und größtmögliche Synergien, sowohl im Alltagsbetrieb als auch im Einsatzfall, zu erreichen und keine doppelten Strukturen aufzubauen.

Eine verstärkte Küstenüberwachung wird nur dann volle Wirkung entfalten, wenn diese einhergeht mit einem zuverlässigen und effizienten **Seeverkehrsmanagement**, einer hinreichenden **Kontrolle** der Einhaltung von Umweltschutz- und Sicherheitsbestimmungen sowie strengen **Sanktionsmaßnahmen** bei der Missachtung dieser Regeln. Dies erfordert zusätzlich:

- eine verstärkte und verschärfte **strafrechtliche Verfolgung** derjenigen, die die internationalen Vorgaben und Regeln, besonders im Hinblick auf die illegale Müllentsorgung im Meer und die illegale Fischerei, verletzen. Dies sollte alle Personen einschließen, die eine Verschmutzung im Meer herbeigeführt bzw. illegale Fischerei praktiziert oder dazu beigetragen haben, d.h. nicht nur Schiffseigentümer, Kapitäne oder Fischer, sondern auch weitere Verantwortliche, wie Klassifikationsgesellschaften und Firmen, die Eigentümer der mitgeführten Fracht sind.

3.2 Küstentourismus weiter entwickeln:

Welche spezifischen Maßnahmen sollten auf EU-Ebene zur Förderung einer nachhaltigen touristischen Entwicklung der Küstenregionen und Inseln unternommen werden?

Kernpunkte:

- einheitliches touristisches Konzept an Nachhaltigkeitskriterien orientieren
- Folgen des Klimawandels und der individuellen Belastbarkeit der Destination berücksichtigen
- touristische Infrastrukturen ressourcen- und energieeffizient sanieren bzw. weiterentwickeln

Die Inseln und Küstenregionen tragen zum Erfolg der europäischen Reiseindustrie bei. Über 60 Prozent der Europäer machen Urlaub in einer Küstenregion. Aufgrund des Klimawandels sind Verschiebungen bei den Reisezielen und der saisonalen Auslastungen der einzelnen Destinationen zu erwarten. Insbesondere an der Nord- und Ostseeküste wird es zumindest zeitweise zu klimatisch günstigeren Bedingungen für den Sommertourismus kommen. Gleichzeitig sind klassische alternative Reiseziele, wie etwa die mediterranen Länder, stärker negativ betroffen.

Das veränderte Reiseverhalten wird eine verstärkte **touristische Landschaftserschließung an der Nord- und Ostseeküste** zur Folge haben. Doch unterliegt gerade die touristische Nutzung der Küsten natürlichen Grenzen. Der Tourismus lebt von einer gesunden Umwelt: Die touristische Attraktivität einer Region steht in einem direkten Zusammenhang mit ihrem Umweltzustand. Die zu erwartende verstärkte touristische Landschaftserschließung muss umweltverträglichen Standards folgen. Notwendig ist eine **nachhaltige Raumnutzung**, die die individuelle Belastbarkeit einer Destination berücksichtigt und die touristischen Konzepte darauf abstimmt.

Durch die in den nächsten Jahrzehnten zu erwartenden Klimaveränderungen besteht für die Küstenregionen aber auch das Risiko von Extremsituationen wie massiven Algenblüten, Hitzewellen, Wirbelstürmen oder der Verlust ganzer Küstengebiete infolge anstei-

gender Flutwasserstände. Darauf müssen sowohl die Tourismuswirtschaft, als auch die öffentliche Tourismusförderung reagieren. Die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen betreffen insbesondere den Schutz der Küsten, die Stadt- und Raumplanung, aber auch die Installation von Vorsorge- und Frühwarnsystemen für Extremwettersituationen oder Krankheitserreger. Gerade angesichts des Klimawandels ist es unverzichtbar, Fördergelder für die touristische Entwicklung von Destinationen an Nachhaltigkeitskriterien zu knüpfen.

Ein weiterer wesentlicher Baustein der nachhaltigen touristischen Entwicklung von Küstenregionen ist die Ausweitung der touristischen Nutzung auf das **Hinterlan**d. Der Ausbau zielgruppenspezifischer Attraktionen jenseits der Küsten bietet eine gute Entlastungsmöglichkeit. Voraussetzung für diese Maßnahme ist allerdings der Ausbau bzw. Aufbau einer Infrastruktur, die ein umweltverträgliches Reisen ermöglicht.

3.3 An der Schnittstelle von Küste und See

3.3.1 Wie lässt sich das IKZM erfolgreich umsetzen?

Kernpunkte:

- IKZM-Prozesse in den Mitgliedstaaten anstoßen
- bestehende Strukturen auf nationalstaatlicher Ebene zu einer neuen effektiven Küstenwache ausbauen
- auf deutscher Ebene die Zusammenarbeit mit dem Havariekommando intensivieren
- zügig einsetzbare Lagezentren als Informationsplattform und als Plattform zum Datenaustausch in jedem EU-Mitgliedstaat schaffen
- Einrichtung nationaler Havariekommandos mit dem Ziel einer EU-weiten Vernetzung prüfen

Kern des integrierten Küstenzonenmanagements ist die Integration der wirtschaftlichen und ökologischen Entwicklung im Küstenraum. Ziel ist es, sämtliche Interessen des Naturschutzes, Küsten- und Meeresschutzes in Übereinstimmung zu bringen, um wirtschaftlich agile und lebenswerte Küstenräume schaffen bzw. erhalten. Beim IKZM geht es vor allem darum, die Interessengruppen an einen Tisch zu bringen, um Probleme in einer frühen Phase zu erkennen und Konflikte zu lösen, bevor sich die Fronten verhärten. Es geht beim IKZM also um die **Kommunikation über gemeinsame Entwicklungsziele**, und nicht darum, eine neue Planungsinstanz oder eine zuständige Behörde zu schaffen, die diese Aufgabe übernimmt.

Viele Beispiele haben gezeigt, dass IKZM für eine Region Sinn macht und Erfolg versprechend ist. Die EU sollte daher die Mitgliedstaaten darauf verpflichten, IKZM-Prozesse anzustoßen. Zentral werden dabei die Leitlinien **Verbindlichkeit** und **Überprüfbarkeit** sein. Beim IKZM geht es darum, Zusammenarbeit in der Küstenregion zugunsten einer wirtschaftlichen und ökologischen Entwicklung zu organisieren. Eine solche Zusammenarbeit ist auch für den Schutz der Küste vor Havarien erforderlich. Ergebnis eines erfolgreichen IKZM sollten daher **nationale Küstenwachen** in den Mitgliedstaaten der EU sein. Im zweiten Schritt ist das Ziel einer **einheitlichen europäischen Küstenwache** zu realisie-

ren. In Deutschland wurde mit dem **Havariekommando** ein Instrument geschaffen, das in der Europäischen Union beispielhaft ist. Gemeinsam mit den Küstenländern wurde unter Einbeziehung der an der Küstenwache beteiligten Ressorts ein wichtiger Schritt zur Bewältigung von Havarien getan. Das Havariekommando eröffnet für den Ernstfall einer denkbaren „komplexen Schadenslage" schlagkräftige und leistungsfähige Strukturen der Schadensminimierung, ohne die in der Praxis bewährten föderalen Zuständigkeiten und Abläufe im Alltagsbetrieb zu beeinträchtigen. Das Havariekommando kann als weiterer Schritt gewertet werden, eine effektive Vernetzung im Bereich europäischer Seesicherheit zu erreichen und kann eine Vorbildfunktion für die weiteren EU-Mitglieder erfüllen.

3.3.2 Wie kann die EU die weitere nachhaltige Entwicklung der Häfen am besten gewährleisten?

Kernpunkte:

- gemeinschaftsweite Bedarfs- und Raumplanung für die Häfen und ihre Verkehrswege in der EU entwickeln
- integriertes Gesamtkonzept zur Seehafenentwicklung entwickeln
- staatliche Subventionen für die Hafenentwicklung abbauen
- Verursacherprinzip anwenden und Kosten für Infrastrukturausbau und Umweltfolgekosten stärker auf die Nutzer umlegen
- EU-weit gleiche Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb zwischen den Seehäfen schaffen
- gemeinschaftsweit einheitliche Vorschriften und Standards für Umwelt-, Entsorgungs- und Sicherheitsbestimmungen in EU-Häfen festlegen
- standortübergreifende Seehafenpolitik entwickeln
- Naturschutzinteressen und Hochwasserschutz wesentlich stärker als bisher in Flächenplanung einbeziehen
- Ausbau der Häfen und Verkehrswege in den Mitgliedstaaten an europäischen Umwelt-Richtlinien ausrichten, insbesondere an Zielsetzung der Wasserrahmen-RL und FFH- und Vogelschutz-RL, ausrichten

In den vergangenen Jahrzehnten sind im globalen Warenhandel und damit auch im Welt-Seeverkehr starke Wachstumsraten zu verzeichnen gewesen. Damit einher ging ein verstärkter infrastruktureller Ausbau in vielen europäischen Häfen, um möglichen Kapazitätsengpässen im Containerumschlag vorzusorgen. Auch aufgrund befürchteter Wettbewerbsnachteile haben dabei konkurrierende Hafenstandorte gleichzeitig einen massiven Ausbau der Hafen- und Verkehrswegeinfrastruktur mit Hilfe von staatlichen Subventionen betrieben. Umweltbelange und die gesamtwirtschaftliche Effizienz haben dabei kaum Berücksichtigung gefunden. Dies hat zu massiven Fehlinvestitionen – oft auch zu Lasten der Umwelt – geführt. Untersuchungen zeigen[26], dass beispielsweise "der Kostende-

[26] Matthes, U. et al. (2006). Nachhaltigkeitsaspekte der nationalen Seehafenkonzeption. ProgTransAG. Im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt Naturschutz und Reaktorensicherheit, Berlin.

ckungsgrad der staatlichen Hafeninfrastruktur (in Hamburg, Bremen und Niedersachsen) mit rund 30% sehr niedrig" ist.

Laut Prognosen ist mit einem weiteren Wachstum globaler Handelsströme und damit des Seehandelsverkehrs in den kommenden Jahrzehnten zu rechnen. Um zukünftige planlose Investitionen und Überkapazitäten in der Hafen- und Verkehrswegeinfrastrukturplanung zu vermeiden, ist es notwendig, für die Häfen und ihre Verkehrswege in der EU eine **gemeinschaftsweite Bedarfs- und Raumplanung** zu entwickeln. Das Grünbuch sollte in diesem Zusammenhang ein **integriertes Gesamtkonzept zur Seehafenentwicklung** vorstellen, das dafür sorgt, dass:

- eine größere **Transparenz** in der Vergabe und Verwendung von staatlichen Finanzmitteln und einheitliche Maßstäbe bei der Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen in Häfen geschaffen werden;
- staatliche Subventionen für die Hafenentwicklung abgebaut werden und das **Verursacherprinzip** zum Tragen kommt, in dem zukünftig die Kosten für den Infrastrukturausbau und die dadurch entstehenden **Umweltfolgekosten** – z.B. durch die Erhebung von Benutzergebühren – stärker auf die Nutzer, die von den öffentlich zur Verfügung gestellten Strukturen profitieren, umgelegt werden;
- die **Eigenwirtschaftlichkeit**, einschließlich der Umweltfolgekosten, und die Umweltverträglichkeit von Planungen zum Ausbau des Hafens sowie der Hinterland- und der seewärtigen Verkehrswege (wie Flussvertiefungen) gründlich geprüft werden, um nur die **ökologisch verträglichsten und wirklich kosteneffiziente Projekte** zu fördern, die einen hohen Kostendeckungsgrad haben.

Auch auf **nationaler Ebene** sind **integrierte, standortübergreifende Hafenentwicklungskonzepte** notwendig. Die EU muss in diesem Zusammenhang für eine **Harmonisierung der Hafenwettbewerbsbedingungen** sorgen. Die europäische Hafenkonkurrenz darf nicht dazu führen, dass sich die Häfen in Vorschriften z.B. bezüglich Sicherheits- und Entsorgungsbestimmungen unterbieten. So verlangen beispielsweise Schweden und Norwegen Schadstofffilter für Schiffsmotoren, Deutschland nicht. Das Grünbuch zur EU-Meerespolitik sollte die Einführung entsprechender Standards durch nach ökologischen Kriterien gestaffelte Hafengebühren (**"Green Shipping"**) in europäischen Häfen unterstützen. Auch für die **umweltgerechte Entsorgung** von Schiffen in europäischen Häfen sind entsprechende Anlagen bereitzustellen, um der extrem gesundheits- und umweltschädlichen Verschrottung von Schiffen in Südasien entgegenzuwirken. Für einen **fairen Wettbewerb** zwischen den Seehäfen gilt es EU-weit gleiche Rahmenbedingungen zu schaffen. Hierfür muss die EU-Meerespolitik gemeinschaftsweit einheitliche Vorschriften und Standards für Umwelt-, Entsorgungs- und Sicherheitsbestimmungen in EU-Häfen festlegen. Darüber hinaus ist eine mit angemessenen Sach- und Personalmitteln ausgestattete EU-Kontrollinstanz erforderlich, die sicherstellt, dass Mitgliedstaaten Regelungen wie eine hinreichende **Hafenkontrolle** umsetzen. Nur so kann z.B. sichergestellt werden, dass einheitliche Standards für Hafenkontrollen in sämtlichen EU-Häfen durchgesetzt werden. Die Mindestkontrollquote von 25% für alle einfahrenden Schiffe muss dabei eingehalten werden.

Laut Grünbuch sollen zwar "Umweltüberlegungen" mit in den Planungsprozess für den Ausbau "leistungsfähiger Hafenkapazitäten"[27] einbezogen werden, jedoch wird diese bereits zurückhaltende Aussage noch weiter relativiert, in dem anschließend betont wird, dass im Rahmen der "Erhaltung der Umwelt (Beschränkungen aufgrund der EU-Rechtsvorschriften im Rahmen von Natura 2000 sowie der Vogel- und der Habitat-Richtlinie)....., die für die weitere Entwicklung von intermodalen Beförderungsdiensten unerlässliche Erweiterung der Häfen zu berücksichtigen ist."[28] Anstatt der Wirtschaft von vornherein (und wie bisher) Vorrang einzuräumen, sollte im Grünbuch wesentlich weiter gedacht werden, um dem Nachhaltigkeitsprinzip, demgemäß Umwelt, Soziales und Wirtschaft drei gleichrangige Säulen bilden, gerecht zu werden. Es muss dringend geklärt werden, wie zusätzliche Beeinträchtigungen der Umwelt und Natur in unterschiedlichen Entwicklungsszenarien wirkungsvoll vermieden werden können. Grundlage der zukünftigen EU-Meerespolitik muss das **ökologisch verträglichste Entwicklungskonzept** für die Seehäfen der EU bilden. Deswegen muss die EU darauf hinwirken, dass:

- Mitgliedstaaten eine **standortübergreifende Seehafenpolitik** entwickeln und umsetzen. So könnte der Einsatz von Finanzmitteln durch den Ausgleich von Flächenknappheit in einem standortübergreifenden Flächenmanagement und durch Diversifizierung, indem Häfen ihre Spezialisierungen ausbauen, optimiert werden;
- in der Flächenplanung **Naturschutzinteressen** und der **Hochwasserschutz** wesentlich stärker als bisher einbezogen werden, z.B. durch Rückbau von Deichen und Schaffung von Überschwemmungsflächen. So sollten Renaturierungsmaßnahmen zur Wiederherstellung natürlicher hydrologischer Bedingungen in den betroffenen Gewässern verstärkt eingesetzt werden;
- der Ausbau der Häfen und Verkehrswege in den Mitgliedstaaten mit den **europäischen Umwelt-Richtlinien** vereinbar ist. Dabei sollten Mitgliedstaaten insbesondere bezüglich der Zielsetzung der Wasserrahmen-RL hinsichtlich der Wassergüte und die FFH- und Vogelschutz -RL, was den Gebiets- und Artenschutz betrifft, in die Pflicht genommen werden;
- die **SUP-RL** von den Mitgliedstaaten im Rahmen der Entwicklung von Häfen und deren Integrationen in das transeuropäische Verkehrsnetz voll umgesetzt wird und umfassende **Strategische Umweltprüfungen (SUP)** auch noch für bereits laufende Planungen durchgeführt werden. In diesem Zusammenhang müssen standortübergreifende Alternativenprüfungen zur Vermeidung von Umweltauswirkungen frühzeitig in der Planung stattfinden.

---

[27] Grünbuch (S. 33):"Vor dem Hintergrund eines expandierenden Welthandels, der in den letzten sechs Jahrzehnten durchweg rascher gewachsen ist als die Weltwirtschaft, hängt die Entwicklung des Schiffstransports in der EU vom Vorhandensein von leistungsfähigen Hafenkapazitäten ab. Der Planungsprozess und der allgemeine politische Rahmen müssen es ermöglichen, dieses Ziel angesichts des zunehmenden Wettbewerbs um Standorte in und um die Häfen zu erreichen, wobei nicht zuletzt Umweltüberlegungen zu berücksichtigen sind."

[28] Grünbuch (S. 33): "In diesem Zusammenhang ist dafür zu sorgen, dass die Entwicklung des maritimen Verkehrs mit der Erhaltung der Umwelt (Beschränkungen aufgrund der EU-Rechtsvorschriften im Rahmen von Natura 2000 sowie der Vogel- und der Habitat-Richtlinie) vereinbar ist, wobei die für die weitere Entwicklung von intermodalen Beförderungsdiensten unerlässliche Erweiterung der Häfen zu berücksichtigen ist. Hiermit verbunden ist die Frage, ob die Hafenaktivitäten in einigen wenigen sehr leistungsfähigen, an die Europäischen Verkehrsnetze (TEN-V) angeschlossenen Häfen stattfinden oder sich stärker verteilen sollten, wodurch eine übermäßige Konzentration und die damit verbundenen Probleme von Engpässen und einer Belastung der Umwelt und der Infrastruktur im Hinterland vermieden würden."

4. Überwachungssysteme für unsere Meere

4.1 Daten für unterschiedliche Nutzungen:

Sollte für die Küstengewässer der EU ein umfassendes Netz von bestehenden und künftigen Systemen zur Schiffsverfolgung aufgebaut werden? Welche Datenquellen sollten für dieses Netz genutzt werden, wie würden diese Quellen gebündelt, und für wen wären die Dienste des Netzes bestimmt?

Kernpunkte:

- Satellitenüberwachungssysteme Galileo und GMES entwickeln bzw. ausbauen
- integrierte Seeraumüberwachung für küstennahe und küstenferne Meeresgebiete entwickeln
- Integration verschiedener Überwachungssysteme in ein flächendeckendes Küstenüberwachungsnetz prüfen
- integriertes Informationssystem zur Küstenüberwachung, wie das SafeSeaNet-System, ausbauen und für unterschiedliche Ebenen zugänglich machen

Es sollte nicht nur für die Küstengewässer, sondern auch für die küstenfernen Meeresgebiete eine **integrierte Seeraumüberwachung** entwickelt werden, die von der Ausschließlichen Wirtschaftszone über das Küstenmeer bis in die Häfen Sicherheit schafft. Für ein solches flächendeckendes Überwachungssystem zur Schiffsidentifizierung und -verfolgung in den Meeres- und Küstengewässern um Europa müssen bestehende Lücken im Verkehrsüberwachungsnetz durch ergänzende Erfassungstechnologien geschlossen werden. Da die bislang eingesetzte Küstenradarüberwachung nicht sehr weitreichend ist, ist der Einsatz von Technologien zur Fernidentifizierung, wie satellitengestützter Systeme, notwendig. Um genaue Echtzeitinformationen über Schiffsbewegungen und Aktivitäten im Küsten- und Meeresbereich zu erhalten, müssen zudem Erfassungssysteme entwickelt werden, die möglichst präzise und zeitnahe Daten übermitteln. Da je nach Bereich, etwa Fischerei und Seeverkehrssicherheit oder Grenzüberwachung und Zollkontrolle, bereits eine Reihe unterschiedlicher Technologien zur Fernerkundung zum Einsatz kommt, ist die Integrierbarkeit dieser Systeme in ein flächendeckendes Küstenüberwachungsnetz von besonderer Bedeutung. Für die Entwicklung und den Ausbau eines entsprechenden Systems sollte(n):

- Satellitenüberwachungssysteme entwickelt und ausgebaut sowie bestehende Navigations- und Erdbeobachtungssysteme wie **Galileo** und **"Global Monitoring for Environment and Security (GMES)"** genutzt werden. Dabei sollten diese Technologien so entwickelt und angepasst werden, dass sie in Kombination mit herkömmlichen Küstenüberwachungssystemen genutzt werden und diese ergänzen;
- geprüft werden inwiefern eine Kombination aus verschiedenen Überwachungssystemen, wie dem **Vessel Monitoring System (VMS)** aus der Fischereiüberwachung und dem **Automatischen Schiffsidentifizierungssystem (AIS)** aus der Seeverkehrsüberwachung, in ein flächendeckendes Küstenüberwachungsnetz integriert werden können.

Die Daten aus der Küstenüberwachung sollten möglichst vielen Nutzern zur Verfügung stehen. Insbesondere für Behörden und Organisationen, die in der Verwaltung des Mee-

resbereichs tätig sind, sowie Meeresforschungsinstitutionen wären flächendeckende Daten über Schiffsbewegungen und Aktivitäten im Meeresbereich von großem Vorteil. So könnte durch genauere Prognosen und Risikoanalysen eine Verbesserung der Seeverkehrssicherheit erreicht und die allgemeine Überwachung bezüglich der Einhaltung von Umwelt- und Sicherheitsbestimmungen deutlich verbessert werden. Auch für die Entwicklung und Umsetzung einer marinen Raumplanung und für eine effektive Verwaltung von Schutzgebieten wären die gewonnenen Informationen sehr nützlich. Die Daten und Metadaten aus der Küstenüberwachung sollten deswegen in ein **übergreifendes Informationssystem** zusammengeführt werden, um so für alle Nutzer verfügbar zu sein. Die EU-Meerespolitik sollte in diesem Zusammenhang darauf hinwirken, dass:

- die Entwicklung und der Ausbau eines integrierten Informationssystems zur Küstenüberwachung, wie das **SafeSeaNet-System** der Europäischen Maritimen Sicherheitsagentur (EMSA), gefördert werden, so dass Daten und Metadaten aus verschiedenen Bereichen in ein übergreifendes, europäisches Datennetzwerk eingespeist werden können und auf unterschiedlichen Ebenen verfügbar sind;
- aufbauend auf dem SafeSeaNet-Ansatz sollte in diesem europäischen Informationssystem die Bündelung von Daten und Metadaten je nach Bedarf auf europäischer oder regionaler bis hin zur lokalen Ebene möglich sein;
- bezüglich der Entwicklung und des Ausbaus von Überwachungs- und Informationssystemen möglichst gemeinsame, europäische Standards entwickelt und in den Mitgliedstaaten umgesetzt werden.

Für die Weiterentwicklung von flächendeckenden Überwachungssystemen und integrierten Informationssystemen für die Küstengewässer sollten im Rahmen der europäischen Forschungsförderung Forschungs- und Entwicklungsprojekte mit folgenden Schwerpunkten verstärkt unterstützt werden:

- Forschung und Entwicklung von Fernerkundungssystemen, die möglichst präzise und zeitnahe Erfassung von Schiffsbewegungen und Aktivitäten erlauben und mit bereits bestehenden Technologien und Systemen kombinierbar sind;
- Entwicklung von integrierten Informationssystemen, in die Daten und Metadaten aus unterschiedlichen Bereichen eingespeist sowie miteinander verschnitten und analysiert werden können, um integrierte Analysen zu ermöglichen und möglichst vielen Nutzern zur Verfügung zu stehen.

4.2 Raumplanung für eine wachsende maritime Wirtschaft:

Welche Grundsätze und Mechanismen sollten den maritimen Raumplanungssystemen zugrunde liegen?

Kernpunkte:

- auf ökosystemaren Ansatz zum Management menschlicher Aktivitäten, wie von OSPAR und ICES definiert, aufbauen
- Meeresstrategie-Richtlinie als übergreifenden Rechtsrahmen für die marine Raumplanung festlegen
- Meeresschutzziele und -maßnahmen internationaler Meeresschutzabkommen als

verbindliche Zielsetzungen in die Raumordnung zu integrieren

- regionalen Ansatz in der Raumplanung umsetzen
- kohärentes, grenzübergreifendes Raumordnungssystem für Nord- oder Ostsee einrichten
- Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche Eingriffe im Meer anwenden, insbesondere für Fischereivorhaben
- Vorbelastungen sowie kumulative und grenzüberschreitende Effekte durch unterschiedliche Nutzungen in räumliche Analysen einbeziehen und durch angemessene Maßnahmen vermindern
- Vorsorge- und Verursacherprinzip vollständig umzusetzen
- EU-weite Standards und Richtlinien für die Umsetzung der Raumplanung in den Meeresbereichen, die von den Mitgliedstaaten der EU verwaltet werden, entwickeln

Die **marine Raumplanung** ist ein elementares Planungs- und Managementinstrument im Rahmen einer integrierten Meeresschutzpolitik. Daher ist der Vorschlag der Kommission, dass Mitgliedstaaten Raumplanungssysteme auf Basis des **ökosystemaren Ansatzes** in den von ihnen verwalteten Meeresbereichen einrichten[29], sehr zu begrüßen. Dieser Prozess sollte so zügig wie möglich vorangebracht werden. Die EU sollte den Umsetzungsprozess in den Mitgliedstaaten koordinieren und unterstützen. Ein **koordiniertes Vorgehen** ist notwendig, um auf regionaler Ebene möglichst kohärente Raumordnungssysteme zu entwickeln.

"Eine gemeinsame Vision in Form eines übergreifenden Raumentwicklungsplans für den Küsten- und den Meeresraum könnte die Festlegung einer kohärenten Palette von Politikzielen und Grundsätzen ermöglichen." (Grünbuch, S. 38). Ein solcher Raumentwicklungsplan sollte auf meeresschutzpolitischen Zielsetzungen aufbauen und den Schutz und ggf. die Wiederherstellung von marinen Arten, Lebensräumen und Ökosystemen als Hauptziel verfolgen. Zudem sollten die Grundsätze der marinen Raumplanung auf dem ökosystemaren Ansatz zum Management menschlicher Aktivitäten, wie von OSPAR und ICES definiert, aufgebaut und eine nachhaltige Entwicklung der für den Meeresbereich relevanten Nutzungen und Aktivitäten verwirklicht werden. Eine nachhaltige marine Raumordnung in der EU sollte(n):

- die **Meeresstrategie-Richtlinie** mit dem Ziel, einen "guten Umweltzustand" in den Meeren und Ozeanen Europas bis 2021 zu erreichen, als **übergreifenden Rechtsrahmen** für die marine Raumplanung festlegen;
- die beschlossenen **Meeresschutzziele und -maßnahmen** der einschlägigen, internationalen Meeresschutzabkommen, sofern noch nicht in der Meeresstrategie-RL enthalten, als verbindliche Zielsetzungen übernehmen. Dabei muss die Raumordnung in Einklang mit den Vorgaben des Seerechtsübereinkommens (SRÜ) der Vereinten Nationen und der EU-Vogelschutz- und FFH -Richtlinien sowie den Vereinbarungen zum Schutz der Meeresumwelt nach dem Übereinkommen über die biologische Vielfalt (CBD) sowie

[29] Grünbuch (S. 37): "Nach Ansicht der Kommission sollte ein Raumplanungssystem für maritime Tätigkeiten in den der Gerichtsbarkeit der Mitgliedstaaten unterstehenden oder von diesen kontrollierten Gewässern geschaffen werden. Dieses System würde an das in der thematischen Strategie für die Meeresumwelt festgelegte ökosystemorientierte Konzept anknüpfen, zudem aber auch die Genehmigung, Förderung oder Beschränkung von maritimen Tätigkeiten betreffen".

der regionalen Meeresschutzgremien wie den OSPAR- und Helsinki-Übereinkommen gebracht werden;

- den **ökosystemaren Ansatz** für das Management menschlicher Nutzungen im Meeresbereich verwirklichen. In diesem Sinne muss die Raumplanung sich an die Tragfähigkeit und Aufnahmekapazität von Meeresökosystemen anpassen und auf einer ganzheitlichen und großräumigen Betrachtungsweise basieren, die den Erhalt der Funktionszusammenhänge und Wechselwirkungen von Meeresökosystemen sowie ihrer Arten und Lebensräume zum Ziel hat und für einen schonenden und sparsamen Umgang mit den marinen Ressourcen sorgt;
- neben Nutzungsräumen auch Freiräume im Sinne ungestörter Lebensräume im Meer erhalten. Diese nutzungsfreien Naturräume sollten barrierefrei und großflächig sein und die für naturnahe Meeresökosysteme charakteristischen Wirkungszusammenhänge aufweisen; ggf. sind Maßnahmen zu ergreifen, diese wiederherzustellen. Hierfür sollte das von Wissenschaftlern empfohlene Ziel, mindestens 20-40% der europäischen Meeresfläche als effektiv geführte **Schutzgebietsnetzwerke** einzurichten, verbindlich für die marine Raumplanung festgelegt und zügig umgesetzt werden;
- den regionalen Ansatz umsetzen und für eine zusammenhängende Meeresregion wie die Nord- oder Ostsee ein **kohärentes, grenzübergreifendes Raumordnungssystem** schaffen, das an die geographischen und ökologischen Gegebenheiten in diesen Regionen angepasst ist.

Im Grünbuch werden bereits einige der Mechanismen bzw. Instrumente (S. 37) zur Umsetzung der marinen Raumplanung genannt: "...Beispiele für solche Instrumente (Raumplanungsinstrumente) sind Systeme für die Bereitstellung detaillierter räumlicher Daten (siehe Punkt 4.1), kumulierte Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) und Meeresschutzgebiete." Die Kommission sollte konkrete Vorgaben hierzu erarbeiten, um europaweit eine möglichst einheitliche und damit effektive Umsetzung dieser Raumplanungsinstrumente sicherzustellen. Hierfür gilt es:

- für die Planung und Umsetzung der Raumordnung großräumig angelegte **Strategischen Umweltprüfungen (SUP)** mit gründlichen Analysen der Nutzungs- und Belastungssituation der betreffenden Meeresregionen durchzuführen. In diesem Zusammenhang ist die Ermittlung ökologischer Belastungsgrenzen in Anlehnung an die ökologischen Qualitätsziele notwendig. Vorbelastungen sowie kumulative und grenzüberschreitende Effekte durch unterschiedliche Nutzungen sind in die räumliche Analyse mit einzubeziehen und durch angemessene Maßnahmen zu vermindern und zu vermeiden;
- die **Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)** für einzelne Projekte konsequent für sämtliche Eingriffe im Meer anzuwenden, das gilt insbesondere auch für Fischereivorhaben;
- den **"guten Umweltzustand"** in der Meeresstrategie-RL genau zu definieren und durch prüfbare, **ökologische Qualitätsziele** zu konkretisieren, um diese auch im Rahmen der Strategische Umweltprüfung (SUP) und der Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) als Prüfungs- und Bewertungsrahmen der Umweltverträglichkeit menschlicher Aktivitäten im Meeresbereich zugrunde legen zu können;
- die Entwicklung gemeinsamer Standards und Richtlinien für die Umsetzung der Raumplanung in den Meeresbereichen, die von den Mitgliedstaaten der EU verwaltet werden, zu fördern;

- Konflikte zwischen Schutz- und Nutzungsinteressen zu vermeiden und in diesem Sinne ein System von Meereszonen mit unterschiedlichen Nutzungsintensität und -arten und besonderem Augenmerk auf ökologisch sensible und wertvolle Meeresbereiche zu entwickeln;
- den **Vorsorgeansatz** in der marinen Raumplanung vollständig umzusetzen. Meeresökosysteme sind besonders sensibel und z.T. bestehen noch erhebliche Kenntnislücken über Auswirkungen menschlicher Eingriffe auf die Meeresumwelt und -natur. D.h. auch wenn Wirkungszusammenhänge noch nicht vollständig erforscht sind, darf dies kein Grund sein, Maßnahmen zum Schutz und Erhalt von Meeresökosystemen und der biologischen Vielfalt nicht umzusetzen;
- ebenso muss das **Verursacherprinzip** konsequent umgesetzt werden, so dass die Umweltfolgekosten von natur- und umweltschädlichen Praktiken von den Verursachern getragen werden. Zudem sollte sich die Raumordnung an den Prinzipien der besten Umweltpraxis und der besten verfügbaren Technik orientieren.

Damit die Raumordnung im Meer effektiv umgesetzt wird und eine hohe Akzeptanz bei den Nutzern findet, muss zudem dafür gesorgt werden, dass:

- der Raumplanungsprozess transparent gestaltet wird und die Einbeziehung aller Interessensgruppen ermöglicht. Hierfür müssen **Partizipationsverfahren**, z.B. regionale Beratungsgremien, eingerichtet werden. Zudem sollte die Selbstverantwortung von Nutzern, z.B. durch Kooperationen wie freiwillige Vereinbarung und Komanagementsysteme, zur Flankierung verbindlicher Regelungen im Meeresschutz gefördert werden, um die Akzeptanz und Einhaltung für Schutzmaßnahmen zu erhöhen;
- die Raumordnung rechtlich verbindlich wird und wirkungsvolle **Anreiz- und Sanktionsmechanismen** bereitstellt, um einen konsequenten Vollzug zu ermöglichen;
- **effektive Überwachungssysteme** entwickelt werden, mit denen auch küstenferne Aktivitäten im Meer erfasst werden können sowie ein umfassendes Monitoring mariner Arten, Lebensräume und Ökosysteme sowie der Auswirkungen menschlicher Aktivitäten auf diese.

4.3 Finanzielle Unterstützung für Küstenregionen bestmöglich einsetzen

Wie können die Finanzinstrumente der EU am besten zur Verwirklichung der Ziele der Meerespolitik beitragen?

Kernpunkte:

- Die Vergabe von Finanzmitteln in den einzelnen Politikbereichen, insbesondere in der Gemeinsamen Agrarpolitik, der Gemeinsamen Fischereipolitik und der Verkehrspolitik, sollte nach dem **Verursacherprinzip** erfolgen; zu diesem Zweck sind verbindliche Meeresschutzziele als Zielvorgabe in allen Politikbereichen zu verankern.
- Die Auszahlung von Fördermitteln im Rahmen der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) sollte stärker als bisher von der Verminderung der diffusen Phosphor-, Phosphat- und Nitrit-Belastungen für die Gewässer abhängig gemacht werden.
- Im Rahmen der Zwischenbewertung der Agrarreform sollte die Finanzausstattung der **zweiten Säule** verbessert und die obligatorische Modulation erhöht werden.
- Die Auszahlung von Fördermitteln im Rahmen der GFP sollte stärker als bisher an die Umsetzung des Nachhaltigkeitsprinzips und von Erhaltungsmaßnahmen, wie z.B. Mindestanlandegrößen und Begrenzungen von Beifängen, abhängig gemacht werden.
- Neue **Fangschiffe** sollten nicht mehr subventioniert werden und künftige Subventionen ausschließlich für die Umstrukturierung des Fischereisektors eingesetzt werden, indem umweltverträgliche und bestandsschonende Fischereien gefördert werden.
- Bei den Beratungen über den nächsten EU-Finanzrahmen für die Jahre 2013 bis 2020 sollten Ausgaben für die Umsetzung verbindlicher und überprüfbarer Meeresschutzziele berücksichtigt werden, z.B. bei den Forschungsausgaben.
- Die EU sollte einen Finanzierungsrahmen festlegen, um die hinreichende finanzielle und administrative Unterstützung der Mitgliedstaaten sicherzustellen, z.B. durch einen **„Meeresstrategiefonds"**, einen Küstenfonds bzw. entsprechende Strukturförderungsmaßnahmen.

Die Gemeinsame Agrarpolitik, die Gemeinsame Fischereipolitik und der Verkehrssektor sind die Hauptverschmutzer unserer Meere. Etwa 70 Prozent der Stickstoff- und Phosphoreinträge in die Ostsee stammen aus menschlichen Aktivitäten, der größte Teil aus der Landwirtschaft. Damit ist der Agrarsektor hauptverantwortlich für Einträge an Nähr- und Schadstoffen wie Kohlendioxid, Stickoxiden, Phosphaten und Nitrat, Schwefeldioxid, Öl u.a. in Nord- und Ostsee. Daher muss die Gemeinsame Agrarpolitik (GAP) stärker daran ausgerichtet werden, Nährstoffüberschüsse und -austräge und den Eintrag von nicht abbaubaren Pestiziden in die Gewässer zu vermindern. Schiffe haben zwar das Potenzial zum ökologisch verträglichsten Transportmittel – aktuell ist der Schiffsverkehr jedoch mit rund 157 Millionen Tonnen jährlich für mehr CO_2-Ausstoß verantwortlich, als der Luftverkehr im EU-Luftraum. 2,7 Prozent der weltweiten CO_2-Emissionen gehen auf das Konto der Seeschifffahrt, Tendenz steigend. Der Seeverkehr wird nach Prognosen der EU-

Kommission bis 2020 um knapp 60 Prozent zunehmen und ist damit nach dem Luftverkehr der am zweitstärksten wachsende Verkehrsträger. Mit zunehmendem Schiffsverkehr steigen auch die Schadstoffemissionen von Treibhausgasen, Feinstaub, Ruß sowie giftigen Schwefel- und Stickoxiden. Werden keine neuen Maßnahmen eingeleitet, dürften die NO_x-Emissionen von Schiffen Schätzungen zufolge bis zum Jahr 2020 höher sein als die von allen Quellen an Land zusammengenommen. Die Einführung des **Verursacherprinzips** in allen Politikbereichen kann Anreize für eine ökologisch nachhaltige Landwirtschafts-, Fischerei- und Verkehrspolitik schaffen. Daher sollte die Mittelvergabe an die Umsetzung verbindlicher und überprüfbarer Meeresschutzziele gekoppelt werden.

5. Regelungen für maritime Angelegenheiten

5.1 Leitlinien für die EU:

Soll alljährlich eine Konferenz über bewährte Verfahren auf dem Gebiet der meerespolitischen Entscheidungsfindung stattfinden?

Der Vorschlag im Grünbuch, eine alljährliche Veranstaltung zum Erfahrungsaustausch über bewährte Verfahren auf dem Gebiet der meerespolitischen Entscheidungsfindung stattfinden zu lassen, ist begrüßenswert. Dabei sollte insbesondere der Erfahrungsaustausch über vorbildliche Verfahrensweisen in Bezug auf den regionalen Ansatz und die zwischenstaatliche Kooperation zur Entwicklung grenzübergreifender, nachhaltiger Nutzungskonzepte und gemeinsamer Meeresschutzziele für die verschiedenen Meeresregionen der EU gefördert werden.

5.2 Die Offshore-Aktivitäten der Regierungen:

Ist es zweckmäßig, eine europäische Küstenwache zu schaffen? Welches Ziel soll sie verfolgen und welche Aufgaben sollen ihr übertragen werden?

Kernpunkte:

- EU-Kontrollinstanzen mit ausreichenden Überwachungs- und Koordinierungskompetenzen aufbauen und mit angemessenen Personal- und Sachmitteln ausstatten
- Einrichtung einer europäischen Küstenwache prüfen

Die EU-Agenturen für Seeverkehrsicherheit und Fischerei haben sich bereits im Hinblick auf die Schaffung einheitlicher Sicherheits- und Umweltschutzregeln im Meeresbereich, wie der Entwicklung von Standards zur Vorsorge gegen schifffahrtsbedingte Meeresverschmutzung, bewährt. Eines der Hauptprobleme ist jedoch nicht nur die unzureichende Küstenüberwachung, sondern die **mangelnde Umsetzung** der Schiffs- und Fischereikontrollen durch die Mitgliedstaaten. In diesem Zusammenhang ist es daher sehr wichtig, dass die EU kontrolliert, ob die Mitgliedstaaten die europaweit gültigen Vorgaben und Standards umsetzen und ausreichend strenge Kontrollen durchführen.

Die Frage, ob für die Kontrolltätigkeiten der EU speziell eine europäische Küstenwache geschaffen werden muss und welche Aufgaben diese erfüllen sollte, muss besonders im Hinblick auf alternative Möglichkeiten gründlich geprüft werden. Es sollte daher geklärt werden, inwiefern bereits vorhandene Strukturen der Mitgliedstaaten der EU für den Küstenschutz und Küstenüberwachungsaktivitäten im Rahmen einer **verstärkten Kooperation** genutzt werden könnten. So sollte der Aufbau kostenintensiver "doppelter" Strukturen vermieden werden.

Für eine Verbesserung des Vollzugs geltender gemeinschaftlicher und internationaler Sicherheits- und Umweltschutzregeln steht jedoch nicht unbedingt die Einrichtung einer europäischen Küstenwache an erster Stelle, viel eher sollten:

- **EU-Kontrollinstanzen** mit ausreichenden Überwachungs- und Koordinierungskompetenzen aufgebaut und mit angemessenen Personal- und Sachmitteln ausgestattet werden, um EU-weit effektiv tätig sein zu können.

Grundsätzlich sollte die EU auf eine Stärkung der **Koordination und Zusammenarbeit** zwischen benachbarten Ländern sowie mit der EU hinwirken. So ließen sich bereits große Effizienzgewinne erzielen[30] und Abläufe in der Küstenüberwachung, z.B. zur Vermeidung chronischer Ölverschmutzung und von Ölunfällen, wesentlich verbessern.

5.3 Internationale Regeln für globale Aktivitäten:

Was muss die EU tun, um die internationalen Bemühungen um Bekämpfung des illegalen, unregulierten und nicht gemeldeten Fischfang zu verstärken?

Kernpunkte:

- EU-Kontrollinstanzen mit ausreichenden Überwachungs- und Koordinierungskompetenzen aufbauen und mit angemessenen Personal- und Sachmitteln ausstatten
- Kontrollen der Fangfahrzeuge aus Mitgliedstaaten und Nicht-Mitgliedstaaten optimieren
- Anlandungen in EU-Häfen nur bei Sicherstellung legaler Fischerei zulassen
- Zertifizierungssystem für Produkte aus Drittländern entwickeln
- nicht-konformen Fischereischiffen bzw. Fangflotten, die unter Flaggen nicht-konformer Staaten fahren, den Zugang zu EU-Häfen verwehren
- EU-Register über für illegale Fischereiaktivitäten eingesetzte Fischereifahrzeuge einrichten
- EU-weite Sanktionsmaßnahmen schaffen

Die illegale Fischerei[31] in den von den Mitgliedstaaten verwalteten Gewässern und auf Hoher See stellt ein erhebliches Problem dar. So wird angenommen, dass der Anteil "nicht gemeldeter Fänge" auf den Dorschbestand in der östlichen Ostsee zwischen 35-45 % zusätzlich zu den gemeldeten Anlandungen ausmacht. Weltweit wird der Wert von Anlandungen aus der illegalen Fischerei auf vier bis neun Milliarden US-Dollar geschätzt. Aufgrund der unzureichenden Kontrollmöglichkeiten und mangelnden Informationen über die Handelsströme der IUU-Fischerei lässt sich der genaue Umfang dieser Fischereiaktivitäten insbesondere in internationalen Gewässern nur schwer einschätzen. Eine der Ursachen für die illegale Fischerei ist die vorhandene **Überkapazität von Fischereifahrzeugen** in den EU-Mitgliedstaaten, die nicht im Einklang mit der Verfügbarkeit von Ressourcen steht. Der Abbau der Flottenkapazität in der EU ist insofern ein wichtiger Beitrag, um dem Problem der IUU -Fischerei entgegenzuwirken. Zudem muss die EU-Meerespolitik dafür sorgen, dass:

---

[30] Grünbuch (S.43): "Würden diese Tätigkeiten (Küstenüberwachungsaktivitäten) zwischen den Mitgliedstaaten stärker koordiniert, wären eine stärkere Integration und eine größere Effizienz möglich."

[31] Die sogenannte illegale unregulierte und nicht gemeldete Fischerei (IUU-Fischerei)

- die **Kontrollen der Fangfahrzeuge** aus den Mitgliedstaaten sowie Nicht-Mitgliedstaaten optimiert werden. So ist vor allem eine intensivere Kontrolle der Anlandungen in EU-Häfen und eine größere Transparenz bei der Umsetzung von Fischereiregelungen durch die Mitgliedstaaten notwendig;
- Anlandungen in EU-Häfen nur erlaubt werden, wenn die **Flaggenstaaten** der betreffenden Fischereifahrzeuge bestätigen können, dass die Fischereiprodukte an Bord aus einer **legalen Fischerei** stammen.

Die Umsetzung der **Hafenstaatkontrolle** muss zudem stärker als bisher von Einrichtungen der EU überwacht werden. Eine wirksame Kontrolle der Umsetzung von Fischereiregelungen durch die Fischereiaufsichtsbehörde der EU wird jedoch nur dann möglich sein, wenn die Fischereiaufsicht mit angemessenen Sach- und Personalmitteln ausgestattet wird, um hinreichende Kontrollen im gesamten EU-Raum durchführen zu können. Auch die Umsetzung der Vorschläge der EU-Kommission (Grünbuch, S. 49): "innerhalb der Gemeinschaftsagentur für die Kontrolle der Fischerei ein Beobachtungs-, Kontroll- und Überwachungsnetz für fischereispezifische Tätigkeiten einzurichten. In diesem Zusammenhang sollen auf internationaler Ebene die Beobachtungssysteme für die Tätigkeiten und die Ermittlung von Schiffen verstärkt werden. Die Kompetenzen der regionalen Fischereiorganisationen könnten erweitert werden, sowohl in geografischer Hinsicht als in Bezug auf die Arten, um gegen den unregulierten Fischfang vorzugehen", wären wichtige und dringend erforderliche Schritte, um Fischereiregelungen besser durchsetzen zu können.

Um den **Informationsaustausch** zwischen Mitgliedstaaten über illegal operierende Fischereifahrzeuge zu verbessern, müssen sämtliche für die Kontrolle und Inspektion von Fischereiaktivitäten und Fischereiprodukten zuständigen Behörden – Zoll, Fischereiaufsicht usw. – in der EU verstärkt zusammenarbeiten und diesbezüglich Synergien aufbauen. Die EU-Fischereiaufsichtsbehörde sollte in diesem Sinne auf eine Verstärkung der Zusammenarbeit zwischen den relevanten Institutionen der Mitgliedstaaten hinwirken und diese koordinieren.

Zudem sollte ein **EU-Register von Fischereifahrzeugen**, von denen bekannt ist, dass sie für illegale Fischereiaktivitäten eingesetzt werden, eingerichtet werden. Diese Liste sollte die schwarzgelisteten Fahrzeuge der Regionalen Fischereibeiräte mit einschließen und öffentlich zugänglich sein. So könnte die EU-weite Überwachung verbessert werden und auch der Wechsel solcher Fahrzeuge zu anderen Flaggenstaaten, um Fischereiregelungen bzw. einer Strafverfolgung auszuweichen, besser verfolgt werden. Zudem sollte die EU im Rahmen der EU-Meerespolitik:

- ausreichend abschreckende, EU-weite **Sanktionsmaßnahmen** für sämtliche Verantwortliche, die zu illegalen Fischereiaktivitäten beitragen, also auch Schiffsbetreiber, Händler, usw. schaffen. Diese müssen von Mitgliedstaaten einheitlich umgesetzt werden. Nur so kann die Entstehung von "Gefälligkeitshäfen" in der EU vermieden werden. Auch sollten Verstöße gegen Bewirtschaftungsmaßnahmen der GFP, die von Staatsbürgern der EU an Bord von Fischereifahrzeugen und Frachtschiffen unter Gefälligkeitsflaggen begangen werden, auf die Liste der schweren Verstöße im Rahmen der GFP gesetzt werden;
- nicht-konformen Fischereischiffen bzw. Fangflotten, die unter Flaggen nicht-konformer Staaten fahren, der **Zugang zu EU-Häfen verwehrt** werden.

5.4 Geographische Realitäten berücksichtigen

5.4.1 Welche regionalen Besonderheiten sind bei der EU-Meerespolitik zu berücksichtigen?

Kernpunkte:

- regionale Ansätze zum Meeresschutz auf unterschiedliche Belastungsgrade und Belastungsursachen zuschneiden
- regionale Ansätze auf bestehende Abkommen wie den Baltic Sea Action Plan für die Ostsee und die Vorschläge der Internationalen Nordseeschutzkonferenz für die Nordsee aufbauen
- Maßnahmen und Ziele zum Meeresschutz in der Euro-Mediterranen Partnerschaft und im Barcelona-Prozess verankern
- regionale Ansätze auch für die Schwarzmeerregion entwickeln
- gemeinsames strategisches Konzept für das Schwarze Meer und das Kaspische Meer entwickeln

Belastungs- und Verschmutzungsgrade der Meere und Ozeane sind unterschiedlich, ebenso deren Ursachen. Daher sind **regionale Ansätze** zum Meeresschutz notwendig, um Maßnahmen und Ziele möglichst passgenau zuzuschneidern. Für die Nord- und Ostsee liegen mit dem **Baltic Sea Action** Plan und den Vorschlägen der **Internationalen Nordseeschutzkonferenz (INK)** bereits regionale Ansätze für eine nachhaltige Bewirtschaftung und zum Meeresschutz vor. Wie auch im Mittelmeerraum ist es sinnvoll, erheblich mehr **Meeresschutzgebiete** einzurichten, um bedrohte Fischbestände zu schonen und Meeresverschmutzung durch zunehmenden Schiffsverkehr gering zu halten. Im Rahmen der **Euro-Mediterranen Partnerschaft** und des **Barcelona-Prozesses** sollten Maßnahmen und Ziele zum Meeresschutz verankert werden.

Die EU hat jetzt die Chance, eine konsequente Meeresschutzpolitik über ihre Grenzen hinaus zu entwerfen und zu implementieren, z.B. in der **Schwarzmeerregion**. Der Schwarzmeerraum ist u.a. durch aus Pipelines austretendes Öl, Industrieeinträge und eine nicht-nachhaltige Fischerei erheblichen Belastungen ausgesetzt. Der Schwarzmeer-Tümmler ist bereits vom Aussterben bedroht. Mit zunehmendem Potenzial der Region als Energieversorger und Transitregion werden die Belastungen eher zunehmen. Darüber hinaus droht dem Schwarzen Meer das „Umkippen“ durch giftige Gase am Meeresgrund. Die von der BSEC (Organisation für die Zusammenarbeit der Schwarzmeerregion) ratifizierten multilateralen Abkommen bieten bereits gute Rechtsgrundlagen. Aufbauend auf dieser Kooperation und Erfahrungen wie der Nördlichen Dimension und der Zusammenarbeit im baltischen Raum kann die EU als proaktive Akteurin beim Schutz der Schwarzmeerumwelt mitwirken.

Die Rolle der umwelt- und naturschutzpolitischen Zusammenarbeit im Rahmen der **EU-Zentralasienstrategie** ist auch in der **kaspischen Region** nicht zu unterschätzen. Für einen integrierten Meeresschutzansatz ist es notwendig, ein gemeinsames strategisches Konzept zu entwerfen, das die Besonderheiten sowohl des Schwarzen Meeres, als auch des Kaspischen Meeres, berücksichtigt.

5.4.2 Auf welche Weise sollen maritime Themen stärker in die Nachbarschaftspolitik und die Entwicklungspolitik der EU einbezogen werden?

Kernpunkte:

- regionale Abkommen und Kooperationen auch für die neuen Nachbarregionen der EU entwerfen und im neuen Instrument der EU-Nachbarschaftspolitik (ENPI) stärker berücksichtigen
- Region um das Schwarze Meer auf die Agenda regionaler Pilotprojekte der Nachbarschaftspolitik setzen
- im Rahmen der Zentralasienstrategie die regionale Kooperation mit den Anrainern des Kaspischen Meeres stärken
- bei allen Abkommen und Kooperationen das Nicht-EU-Mitglied Russland frühzeitig in Planungen und Durchführungen einbeziehen
- für Aktivitäten der EU-Fischereiflotte außerhalb der EU-Gewässer den Verhaltenskodex der Welternährungsorganisation (FAO) für verantwortungsvolle Fischerei zugrunde legen
- keine Fischereiabkommen mit Drittländern abschließen

Das neue **Instrument der EU-Nachbarschaftspolitik (ENPI)** bietet die Möglichkeit **grenzüberschreitender Kooperationen** im marinen und maritimen Bereich. Insbesondere das **Schwarze Meer** sollte die EU in den Fokus nehmen, da es aufgrund des hohen Belastungsgrads, u.a. durch Ölverschmutzung, besonders gefährdet ist. Das Kaspische Meer sollte ebenfalls im Rahmen der ENP sowie der Zentralasienstrategie in den Fokus regionaler Kooperationen zum Meeresschutz rücken. Die EU kann mit unterschiedlichen Akteuren kooperieren und sollte Maßnahmen und Ziele zum Meeresschutz in die Verhandlungen über das **Partnerschafts- und Kooperationsabkommen mit Russland** aufnehmen sowie zum Bestandteil der **EU-Beitrittsverhandlungen mit der Türkei** machen. Auch im Rahmen der **Euro-Mediterranen Partnerschaft** sollten im **Barcelona-Prozess** Maßnahmen und Ziele zum Meeresschutz verankert werden.

Bilaterale Fischereiabkommen der EU im Rahmen der internationalen Zusammenarbeit sind höchst problematisch. Sie führen häufig dazu, dass die übergroße EU-Fischereiflotte neben den europäischen Gewässern auch insbesondere die afrikanischen Küstengewässer übernutzt. Dies ist nicht nur unter Gesichtspunkten der internationalen Zusammenarbeit und der ökologischen Nachhaltigkeit bedenklich, sondern liegt auch wirtschaftspolitisch nur vordergründig im europäischen Interesse. Denn auf Dauer lässt sich der notwendige Abbau der EU-Fischereiflotte so nicht verhindern. Fischereiabkommen mit Drittländern – insbesondere im Rahmen der internationalen Zusammenarbeit – sollten daher nicht mehr abgeschlossen werden.

Die Stellungnahme wurde in den Konsultationsprozess der Europäischen Kommission zum Grünbuch Europäische Meerespolitik eingereicht und kann unter

http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/post_green_en.html

eingesehen und runtergeladen werden.

Die Kapitelüberschriften entsprechen den vorgegebenen Fragen des Fragebogens der Europäischen Kommission. Lediglich die Nummerierung der Kapitel und Unterkapitel wurde angepasst.