



Rainer Steenblock

Mitglied des Deutschen Bundestages

Hafenpolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen

Konferenz Meeresschutz zuerst! Positionen des Umweltschutzes zur europäischen Meerespolitik

Schifffahrt – Umweltprobleme und Lösungen

5. März 2007

Bremen, Gästehaus der Universität, Teerhof 58

Für eine nachhaltige Schifffahrt: Schiffsemissionen reduzieren, Energieeffizienz verbessern, Kraftstoffverbrauch diversifizieren!

Verstärkte Forschungsförderung durch Aufnahme folgender Schwerpunkte in die Förderbestimmungen des Forschungsrahmenprogramms der EU:

- Entwicklung eines „European Clean Ship“, d.h. eines Niedrigemissionsschiffes, das durch energiesparende Technologien, wie alternative Antriebssysteme (z.B. optimierte Windantriebe), betrieben wird
- gemeinsame Standards für ein ökologisches und effizientes „Clean Ship“ festlegen, nach dem Schiffe zukünftig zertifiziert werden können
- Anreize für Schiffsbetreiber schaffen, um eine gute Umweltbilanz anzustreben und auf „clean bzw. green shipping“ umzusteigen

Vorschläge für Anreiz- und Sanktionsmechanismen zur Reduzierung von Schiffsemissionen:

- 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
- Einführung von Befahrungsabgaben für europäische 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
- das Verursacherprinzip für Schiffsemissionen anwenden: Umweltfolgekosten, die durch Schiffsemissionen entstehen, z.B. durch differenzierte Tonnagesteuern, auf Schiffsbetreiber umlegen
- Im Grünbuch konkrete Maßgaben zur Schaffung europäischer überprüfbarer Standards für Motoren, Treibstoffe und andere Sicherheitsbestimmungen für Schiffe und deren Entsorgung mit dem Ziel festzulegen, wirksame Hafenkontrollen nach europaweit einheitlichen Standards durchzuführen. Die europäische Hafenkonkurrenz darf nicht dazu führen, dass sich die Häfen in Vorschriften z.B. bezüglich Sicherheits- und Entsorgungsbestimmungen unterbieten

Auf internationaler Ebene sollte die EU im Rahmen ihrer Meerespolitik:

- die Beschlüsse der Umweltminister von der 6. Internationalen Nordseeschutzkonferenz zu dem "clean ship approach" in die künftige EU Meerespolitik integrieren
- praktikable Technologien und EU-/weltweite Standards für Landstromanschlüsse entwickeln
- sich dafür einsetzen, dass die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) im Rahmen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung von Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) einheitliche weltweite Normen für die Landstromversorgung von Schiffen während der Hafенliegezeit entwickelt
- einen international anwendbaren Umweltindex entwickeln, der die Umweltverträglichkeit von Schiffen auf Basis ihrer Öko-Bilanz bewertet und sich dafür einsetzen, dass die IMO den Index übernimmt
- sich dafür einzusetzen, 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 die Schifffahrt in das Kyoto-Protokoll aufgenommen und damit auch in den Emissionshandel für CO²-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% ist viel zu hoch angesetzt und sollte auf mindestens 1% gesenkt werden.

Weitere Maßnahmenvorschläge:

- 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 Ozonschicht-schädigenden Gasen in EU-Gewässern
- den ab 2010 gültigen EU-Grenzwert von 0,1% Schwefelgehalt für Treibstoffe die während der Hafенliegezeit genutzt werden nicht nur für Schiffsneubauten, sondern für alle Schiffe vorschreiben
- Verbesserung der Qualität von Brennstoffe für den Seeverkehr durch die Einführung schwefelarmer Treibstoffe sowie einem EU-weiten Verbot für die Verwendung von Abfallstoffen aus Raffinerien

Für eine nachhaltige Meerespolitik: regionale Ansätze verfolgen, Sektorenpolitiken, einbeziehen, verbindliche Maßnahmen und Ziele definieren!

Grundsätzlich:

Für eine nachhaltige Meerespolitik, die Meeresnutzung und Meeresschutz ins Gleichgewicht bringt: Das Grünbuch Meerespolitik um eine „echte“ Umweltsäule ergänzen. Die Meeresstrategie-Richtlinie ist eine gute Grundlage, reicht aber nicht weit genug. Sie ist um konkrete, verbindliche, überprüfbare und klar definierte Meeresschutzziele und -maßnahmen zu ergänzen und mit ambitionierten Zeitplänen und Zwischenzielen zu versehen.

Regionale Ansätze:

Für die Umsetzung der im Grünbuch Meerespolitik beschriebenen Maßnahmen gemeinsam mit den Anrainern von Nord- und Ostsee regionale Ansätze verfolgen. Gemeinsam mit den EU-Ostseeanrainern den Ostseeraum als Pilotprojekt/Modellregion etablieren. Die EU sollte den auf dem ökosystemaren Ansatz basierenden Baltic Sea Action Plan der Helsinki-Konvention als rechtsverbindlichen, regionalen Umsetzungsplan der EU-Meerespolitik übernehmen.

Fischerei & Landwirtschaft:

Relevante Sektorenpolitiken wie Landwirtschaft, Fischerei und Verkehr generell an verbindliche Meeresschutzziele binden: Gemeinsame Agrarpolitik in Richtung Verursacherprinzip umsteuern und die EU-Agrarförderung an eine Minimierung der diffusen Nährstoffeinträge (Phosphor- und Nitrit-Belastungen) koppeln. Im Rahmen der bereits heute möglichen nationalen Modulationen der EU-Agrarförderung das Höchstmaß der Förderung von ökologischer und extensiver Agrarwirtschaft von 20 Prozent (zumindest in den Bereichen, die im Entwässerungsbereich der Nord- und Ostsee liegen) umsetzen.

Fangquoten festlegen, die eine nachhaltige Entwicklung und eine Erholung der Fischbestände ermöglichen. Eine drastische und dauerhafte Reduzierung der Fischentnahme und der hohen Beifangraten sowie das Verbot zerstörerischer Fischereipraktiken wie der Grundnetzslepperei durchsetzen. Dabei ist eine konsequente Umsetzung der wissenschaftlichen Empfehlungen, die Optimierung der Kontrollen und die konsequente Verfolgung und europaweit einheitlichen Bestrafung erforderlich.

Meeresschutzgebiete:

Für eine nachhaltige Gemeinsame Fischereipolitik Meeresschutzzonen mit einem konkreten Flächenziel von 40 Prozent definieren und als Meeresschutzgebiete ausweisen.

TEN:

Ein gemeinsames Verfahren für eine koordinierte Verkehrsanbindung im Nord- und Ostseeraum entwickeln und kostenintensive Fehlplanungen durch eine abgestimmte Koordination der Vorhaben für die transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN) entgegen wirken.

Finanzielle Vorausschau (2013-2020):

Im Rahmen der Ausgestaltung des Entwurfs für die nächste finanzielle Vorausschau (2013-2020) den Zielen des Grünbuchs und der Meeresstrategie durch die Einrichtung eigenständiger EU-Finanzierungsinstrumente, z.B. im Rahmen eines Küstenfonds, Rechnung tragen.

Maßnahmenpläne und Ziele:

Verbindliche und überprüfbare Maßnahmenpläne, Ziele und Zwischenziele definieren.

Umsetzung unter EU-Kontrolle:

Die Ausgestaltung und Umsetzung der Ziele und Maßnahmen nicht an die Mitgliedstaaten delegieren, sondern gemäß dem integrierten Ansatz in der Verantwortung und unter der Kontrolle der EU belassen.