

Antrag

der Abgeordneten Rainer Steenblock, Marieluise Beck (Bremen), Volker Beck (Köln), Cornelia Behm, Alexander Bonde, Dr. Uschi Eid, Hans-Josef Fell, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Dr. Anton Hofreiter, Thilo Hoppe, Ute Koczy, Sylvia Kotting-Uhl, Renate Künast, Fritz Kuhn, Undine Kurth (Quedlinburg), Dr. Reinhard Loske, Nicole Maisch, Kerstin Müller (Köln), Winfried Nachtwei, Omid Nouripour, Claudia Roth (Augsburg), Jürgen Trittin und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Für eine nachhaltige und umfassende Meerespolitik für die Europäische Union

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Europäische Union ist von Meeren umgeben, mehr als die Hälfte der knapp 500 Millionen EU-Bürgerinnen und -Bürger lebt in Küstennähe. 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 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“.

Das Vorsorgeprinzip muss in der gesamten Meerespolitik zum Tragen kommen. Auch wenn Wirkungsweisen menschlicher Aktivitäten auf die biologische Vielfalt und Meeresökosysteme noch nicht vollständig erforscht sind, müssen im Rahmen der Meerespolitik Maßnahmen zum Schutz der Meeresumwelt und -natur zur Vermeidung und Minimierung möglicher negativer Folgen ergriffen werden.

Meere und Ozeane sind einer zunehmend hohen Belastung durch menschliche Aktivitäten ausgesetzt; teilweise in einem Ausmaß, das ihren Aufbau und ihre Funktion akut gefährdet. Der Rückgang von Fischbeständen und der Artenvielfalt sowie die immer häufiger auftretenden schädlichen Algenblüten gehören zu den Folgen dieser Überlastung. Die Ursachen für diese massiven und teilweise irreversiblen Veränderungen von Meeresökosystemen sind vielfältig: Überfischung, Grundschleppnetzfisherei, Schiffsemissionen, Schiffsverkehr, Tankerunglücke und Abwassereinleitungen und Nährstoffeinträge aus der Landwirtschaft sowie Verschmutzung mit Abfällen (insbesondere Kunststoffabfällen), aber auch die Belastungen durch Unterwasserlärm. Die irreversible Zerstörung des Meeresbodens und der marinen Lebensräume wird zudem verursacht durch Ölverschmutzung, Erdgasexploration sowie Sand- und Kiesabbau. Um eine

nachhaltige Entwicklung im Meeresbereich zu erreichen, muss der ökosystemare Ansatz für das Management menschlicher Aktivitäten, wie vom Oslo-Paris-Abkommen OSPAR und dem ICES (International Council for the Exploration of the Sea) definiert, umgesetzt und in einem entsprechenden Konzept für die Umgestaltung der relevanten Politikbereiche vorgestellt werden.

Die biologische Vielfalt der Meere und Ozeane ist durch den Klimawandel bedroht. Gleichzeitig schützen die Meere und Ozeane aktiv das Klima durch ihren Beitrag zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes. Eine umfassende Meerespolitik der Europäischen Union sollte den Klimawandel und dessen Auswirkungen auf die Meere und Ozeane mit einbeziehen, um möglichst schnell die nötigen Maßnahmen umzusetzen.

Die konkurrierenden Nutzungsansprüche machen für die Europäische Meerespolitik einen integrierten Ansatz notwendig, der vom Schutz des Ökosystems Meer über Fischfang und Einträge aus der Landwirtschaft bis hin zur Klima- und Energie-, Verkehrs- und Tourismuspolitik die verschiedenen Politikbereiche umfasst. Dieser integrierte Ansatz muss den ökologischen Rahmenbedingungen entsprechen, die zum Erhalt der Meeresumwelt und -natur sowie der biologischen Vielfalt erforderlich sind. Es ist daher sehr zu begrüßen, dass die Europäische Kommission mit dem Grünbuch „Die künftige Meerespolitik der EU: Eine europäische Vision für Ozeane und Meere“ (KOM (2006) 275 endgültig) die Entwicklung eines Konzepts hin zu einem Politikansatz vorantreiben will, der alle relevanten Politikbereiche umfasst. Allerdings wird die Notwendigkeit einer intakten Meeresumwelt mit einer rein ökonomischen Sichtweise begründet, die auf die Optimierung der wirtschaftlichen Nutzbarkeit der Meere abzielt: „Eine gesunde Meeresumwelt ist unerlässliche Voraussetzung für die Nutzung des vollen Potenzials der Meere [...]. Die Verschlechterung der Meere mindert das Potenzial als Grundlage für Einkommen und Beschäftigung.“ (S. 10). Schutz und Nutzung der Meere sind jedoch zwei Seiten einer Medaille. Ohne konkrete Maßnahmen für mehr Meeresschutz können wir unsere Meere langfristig nicht nutzen. Entscheidend ist, dass die Meere nicht auf ihre Funktion als ökonomische Ressource reduziert werden, sondern ihr schutzwürdiger Eigenwert und ihre Bedeutung für die Stabilität des Gesamtökosystems Erde erkannt und gewürdigt werden. Dieser Eigenwert muss im Grünbuch ausreichend berücksichtigt werden. Der Meeresschutz ist in der „Meeresstrategie-Richtlinie“ (KOM (2005) 505 endgültig) besser verankert. Allerdings wird es nicht ausreichen, die Meeresstrategie-Richtlinie als „Umweltsäule“ ins Grünbuch Meerespolitik aufzunehmen. Vielmehr muss das Leitprinzip eines umfassenden und nachhaltigen Meeresschutzes Grundlage für alle Politikbereiche sein. Das Grünbuch sollte diesbezüglich also vor allem die Einbeziehung von Umweltbelangen in allen Politikbereichen fördern. Zudem muss die Meeresstrategie-Richtlinie so gestaltet werden, dass alle Mitgliedstaaten gleichermaßen verpflichtet sind, ein hohes Schutzniveau für die Meere sicherzustellen.

Im Rahmen regionaler und internationaler Vereinbarungen zum Meeresschutz existieren bereits ehrgeizige und teilweise verpflichtende Meeresschutzziele. Allerdings scheitert die Umsetzung oft an der mangelnden Durchsetzungsbefugnis. Zudem verursachen Fischerei, Landwirtschaft und Verkehr die gravierendsten Belastungen für Meeresökosysteme, die zu einem wesentlichen Teil nur auf der Gemeinschaftsebene der EU geregelt werden können. Die Entwicklung und Umsetzung einer Meeresschutzpolitik in der EU, die eine umweltverträgliche und nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung aller relevanten Bereiche ermöglicht und gleichzeitig ein hohes Schutzniveau für die Meeresumwelt und -natur sicherstellt, ist daher nur als verantwortlich gestaltete Querschnittsaufgabe unter der Verantwortung und Kontrolle der EU realisierbar. Der Bundesregierung als Trägerin der Ratspräsidentschaft im ersten Halbjahr 2007 kommt daher die besondere Verantwortung zu, eine effiziente, nachhaltige und umfassende Meeresschutzpolitik für die EU mitzugestalten.

Für ein nachhaltiges Fischereimanagement und eine nachhaltige Agrarpolitik

Im Grünbuch Meerespolitik wird das Ziel einer nachhaltigen Fischerei formuliert: „Umwelt- und Fischereipolitik müssen auf gemeinsame Ziele hinwirken. [...] In der EU ist der allmähliche Wandel zu einer nachhaltigeren Fischerei beabsichtigt.“ (S. 10; 8). Konkrete Vorschläge für ein nachhaltiges Fischereimanagement macht die Kommission jedoch nicht. In der Meeresstrategie-Richtlinie bleibt die Gemeinsame Fischereipolitik sogar völlig ausgeklammert. Die derzeit praktizierte Gemeinsame Fischereipolitik (GFP) der EU ist im ökologischen und im ökonomischen Sinn nicht nachhaltig. Nach wie vor werden die wissenschaftlichen Empfehlungen des internationalen Wissenschaftsgremiums ICES (International Council for the Exploration of the Sea) bei der Festlegung der Gesamtfangmengen (TAQs) weit überschritten. So sind die Kabeljaubestände in der Nordsee fast leergefischt. Entgegen den wissenschaftlichen Empfehlungen einer Nullquote hat der EU-Ministerrat für Fischerei für das Jahr 2007 jedoch eine Fangquote von 23 000 Tonnen für die Nordsee beschlossen. Der Ministerratsbeschluss kann zum endgültigen Zusammenbruch der Kabeljaubestände führen und Arbeitsplätze in der Fischereiwirtschaft gefährden. Um bedrohte Fischbestände zu schonen, sollten im Rahmen einer effektiven und nachhaltigen marinen Raumordnung große Teile der Nord- und Ostsee als Meeresschutzgebiete ausgewiesen werden. Wissenschaftler empfehlen, 40 Prozent der Meere als Meeresschutzgebiete auszuweisen.

Die Seefischerei hat weltweit zur Überfischung vieler kommerziell genutzter Bestände geführt. Viele Fischereien sind nicht nachhaltig, sondern betreiben Raubbau an den Fischbeständen. Weltweit werden jährlich rund 85 Mio. Tonnen vermarktungsfähiger Fisch gefangen. Zusätzlich werden jährlich geschätzte 30 Mio. Tonnen Beifänge aus den Meeren gefischt, die meist tot bzw. nicht überlebensfähig zurück ins Meer geworfen werden, da sie sich nicht zum direkten Verkauf eignen. Ein verbindliches Rückwurfverbot für Beifänge und eine Anrechnung des Beifangs würde das Interesse der Fischwirtschaft an selektiveren Fischereimethoden massiv erhöhen und zur Schonung der Fischbestände beitragen. Außerdem könnten so die tatsächlich gefangenen Fischmengen ermittelt werden. Der Beifang selber sollte als Fischöl und -mehl weiter verwertet werden, wobei jedoch gleichzeitig darauf geachtet werden muss, dass die für Fischöl und -mehl bezahlten Preise keinen Anreiz für eine gezielte „Beifangfischerei“ darstellen. Der Deutsche Bundestag begrüßt die Initiative der EU-Kommission für die Einführung von Rückwurfverboten.

Weitere Gefährdungen sind die Grundschleppnetzfisherei in der Tiefsee und die illegale, unregulierte und ungemeldete Fischerei (IUU-Fischerei). Schätzungen zufolge macht der Anteil nicht gemeldeter Fänge auf den Dorschbestand in der östlichen Ostsee zwischen 35 bis 45 Prozent zusätzlich zu den gemeldeten Anlandungen aus. Weltweit wird der Wert von Anlandungen aus der illegalen Fischerei auf vier bis neun Mrd. US-Dollar geschätzt. Der Deutsche Bundestag begrüßt die Initiative der EU-Kommission, einen Vorschlag mit umfassenden Maßnahmen zur Bekämpfung dieser Fischerei vorzulegen.

Eine der Ursachen für die illegale Fischerei ist die vorhandene Überkapazität von Fischereifahrzeugen auch in den EU-Mitgliedstaaten. Neben dem Abbau der Flottenkapazität wären optimierte Kontrollen der Fangfahrzeuge aus EU-Mitgliedstaaten und Nichtmitgliedstaaten ein wesentlicher Beitrag, der IUU-Fischerei entgegenzuwirken. Die Fischereiaufsichtsbehörde kann wirksame Kontrollen im gesamten EU-Raum jedoch nur durchführen, wenn sie mit angemessenen Sach- und Personalmitteln ausgestattet wird. Eine stärkere Vernetzung der zuständigen Behörden wie z. B. Zoll und Fischereiaufsicht kann wesentlich dazu beitragen, den Informationsaustausch zwischen Mitgliedstaaten über illegal operierende Fischereifahrzeuge zu verbessern.

Oft fahren Schiffe unter Billigflaggen, nicht zuletzt in der Fischerei. Auf diese Weise werden Bestimmungen und Kontrollen in Bezug auf den Schutz der Meeresumwelt und -natur, den Erhalt von Fischbeständen sowie der See- und Arbeitssicherheit umgangen. Diese Praxis bringt in der Regel gravierende Auswirkungen auf Meeresökosysteme mit sich.

Es ist kaum noch zu verantworten, dass die EU im Rahmen der internationalen Zusammenarbeit mit zahlreichen Ländern Fischereiabkommen abschließt. Diese führen nämlich – aller Nachhaltigkeitslyrik in den Abkommen zum Trotz – 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.

Die Förderung von Aquakulturen als Antwort auf die weltweit wachsende Nachfrage nach Fisch kann verheerende Umweltfolgen für Küsten- und Meeresökosysteme mit sich bringen. Sie muss daher nachhaltig und umweltgerecht geregelt werden. Zu einheitlichen Standards und Vorschriften könnten ein Verhaltenskodex für verantwortungsvolle Aquakulturen sowie Richtlinien für eine obligatorische Prüfung der Umweltverträglichkeit von Aquakulturen gehören. Zudem ist sicherzustellen, dass keine Individuen aus Aquakulturen in die Umwelt entkommen, da sie häufig überzüchtet und/oder Fremdarten sind und Wildbestände verdrängen könnten. Dies gilt in besonderem Maße für gentechnisch veränderte Fische, sollten diese jemals für die kommerzielle Aquakultur zugelassen werden. Diesen Forschungsansatz lehnen wir grundsätzlich ab, da die Entwicklung von gentechnisch veränderten Fischen für die Aquakultur mit unkalkulierbaren Risiken verbunden ist und einem nachhaltigen und umweltgerechten Ansatz widerspricht. In diesem Sinne begrüßt der Deutsche Bundestag die aktuelle Konsultation der EU-Kommission zur Entwicklung eines ökologischeren Aquakulturen-Sektors und unterstreicht die Wichtigkeit einer richtungsweisenden Umorientierung weg von chemiereichen hin zu umweltschonenden Aquakulturen.

Die Landwirtschaft gehört zu den Hauptverursachern von Einträgen an Nähr- und Schadstoffen wie Kohlendioxid, Stickoxiden, Phosphaten und Nitrat, Schwefeldioxid, Öl u. a. in Nord- und Ostsee. Etwa 70 Prozent der Stickstoff- und Phosphoreinträge in die Ostsee stammen aus menschlichen Aktivitäten, der größte Teil aus der Landwirtschaft. 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.

Für einen nachhaltigen Schiffsverkehr

Schiffe haben zwar das Potenzial zum ökologisch verträglichsten Transportmittel – aktuell ist der Schiffsverkehr jedoch mit rund 157 Mio. Tonnen jährlich für mehr CO₂-Ausstoß verantwortlich als der Luftverkehr im EU-Luftraum. 2,7 Prozent der weltweiten CO₂-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 zusammengekommen.

Daher ist die aktuelle Initiative der EU-Kommission, die Schifffahrt in den Handel mit CO₂-Zertifikaten einzubeziehen, sehr zu begrüßen. Im Schiffsverkehr wird hauptsächlich hochtoxisches Schweröl (Rückstandsöl) als Treib-

stoff verwandt, bei dessen Verbrennung Emissionen entstehen, die Umwelt und Gesundheit wesentlich stärker belasten als andere Treibstoffe. Neben einem Verbot von Schweröl ist die Entwicklung alternativer Treibstoffe und Antriebssysteme ein zentraler Schritt zur Energieeinsparung. Eine bessere Energieeffizienz ist auch durch eine Diversifizierung des Kraftstoffverbrauchs in der Schifffahrt zu erreichen. Die Nutzung von Biokraftstoffen, vor allem Pflanzenölen, kann die CO₂-Emissionen der Schifffahrt senken. Allerdings müssen die Biokraftstoffe aus ökologisch nachhaltigem Anbau gewonnen werden. Ziel ist es, Anreizmechanismen für Schiffsbetreiber zu schaffen, eine gute Umweltbilanz anzustreben und auf „clean shipping“ umzusteigen.

Neben Sanktionen und Anreizen gilt es, Umweltstandards für den Schiffsverkehr analog den Standards für den Verkehr an Land festzulegen, u. a. durch die Einführung strenger Abgasnormen respektive Grenzwerte für Emissionen von Schwefel- und Stickoxiden, Feinstaub und Ruß sowie Treibhaus- und Ozonschicht schädigenden Gasen. Die Festlegung auf den ab 2010 gültigen EU-Grenzwert von 0,1 Prozent Schwefelgehalt für Treibstoffe, die während der Hafenziegezeit genutzt werden, ist zu begrüßen. Die Bereitstellung von Landanschlüssen zur Stromversorgung von Schiffen in europäischen Häfen sowie die zügige Erarbeitung gemeinsamer technischer Standards in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten sollte gefördert werden. Ziel sollte sein, die Schadstoffemissionen möglichst gering zu halten. Daher sind ein EU-weites Verbot für die Verwendung von Abfallstoffen aus Raffinerien und die Verbesserung der Qualität der Brennstoffe notwendig.

Für effektive Überwachungssysteme und einen nachhaltigen Küstenschutz

Obwohl für die Meeres- und Küstengewässer strenge internationale Sicherheits- und Umweltschutzregeln gelten, kommt es immer noch sehr häufig zu Verstößen wie der illegalen Einbringung von Abfällen und Ladungs- und Betriebsrückständen auf See. Eine der Hauptursachen ist die mangelnde Überwachung von Schiffsbewegungen und Aktivitäten im Meeresbereich und die unzureichende Verfolgung rechtswidriger Praktiken. Um den Missbrauch der Meere als „kostenlose Mülldeponie“ zu stoppen, ist der Aufbau eines umfassenden Netzes von Überwachungssystemen zur Schiffserkennung und -verfolgung in den Meeres- und Küstengewässern der EU eine entscheidende Maßnahme. Entsprechende Datenbanken auf EU-Ebene können nur durch koordiniertes Vorgehen der EU-Agenturen aufgebaut werden. Für eine effiziente Küstenüberwachung und eine verbesserte Seesicherheit ist die stärkere Vernetzung zwischen den verantwortlichen Behörden, den Mitgliedstaaten und der EU unerlässlich.

Die EU-Agenturen für Seeverkehrssicherheit und Fischerei haben sich bereits im Hinblick auf die Schaffung einheitlicher Sicherheits- und Umweltschutzregeln im Meeresbereich bewährt, wie der Entwicklung von Standards zur Vorsorge gegen schifffahrtsbedingte Meeresverschmutzung. Eines der Hauptprobleme ist jedoch die mangelnde Umsetzung der Schiffs- und Fischereikontrollen durch die Mitgliedstaaten. 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 für Küstenschutz und Küstenüberwachung im Rahmen einer verstärkten Kooperation auf EU-Ebene genutzt werden können. Grundsätzlich sollte die EU auf eine Stärkung der Koordination und Zusammenarbeit zwischen benachbarten Ländern sowie mit der EU hinwirken.

Für mehr Klimaschutz und nachhaltige Energiegewinnung

Das Grünbuch Meerespolitik der Europäischen Kommission erwägt die Entsorgung von Kohlendioxid im Meer als Beitrag zum Klimaschutz. Die Kommission

sieht in der CO₂-Abscheidung und -lagerung eine Option, Kohlendioxid zu entsorgen und Potenziale für die Wirtschaft zu nutzen. Eine nachhaltige Meereschutzpolitik sollte jedoch prinzipiell an der Wurzel ansetzen und auf Energieeffizienz und den Ausbau erneuerbarer Energien ausgerichtet sein, statt auf die Entsorgung von Abfallprodukten aus der Energiegewinnung.

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 CO₂ beinhaltet Risiken und hohe Anforderungen an Logistik und Infrastruktur. Die Lagerung ist ein Großexperiment mit den Ökosystemen Meer und Erde, dessen Auswirkungen bei einem eventuellen Entweichen 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.

Der Abbau von Methanhydraten als Energiequelle birgt ebenfalls sehr hohe Risiken für die Umwelt. Durch die Destabilisierung von Methanhydraten während des Abbaus können große Mengen des sehr potenten Treibhausgases in die Atmosphäre entweichen und diese zusätzlich belasten. Zudem kann der Abbau der Hydrate zu unterseeischen Rutschungen führen, die wiederum Tsunamis auslösen können. Selbst wenn der Abbau der Methanhydrate umweltfreundlich gelänge, so würde das bei der Verbrennung des Methans freiwerdende CO₂ den Treibhauseffekt zusätzlich verstärken.

Durch Wind-, Gezeiten-, Wellen-, Temperaturdifferenz-, Salzgradienten- und Strömungsenergie dagegen lässt sich die Energieerzeugung im Meer gezielt fördern. Investitionen in diese erneuerbaren Energiequellen sind Investitionen in nachhaltige Energiequellen und in Zukunftstechnologien mit erheblichen ökonomischen Potenzialen. Das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG), das unter der grün-roten Bundesregierung verabschiedet wurde, hat sich als erfolgreiches Einführungsprogramm für erneuerbare Energien bewährt. Das EEG sollte Vorbild für die „Renewables Energy Directive“ der EU werden und wirtschaftliche Anreize für den Ausbau erneuerbarer Energien auch im Meeresbereich bieten.

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 vornherein zu minimieren und sichere rechtliche Rahmenbedingungen für Betreiber bei der Planung von Vorhaben bezüglich erneuerbarer Energien im Meeresbereich zu schaffen, ist eine nachhaltige marine Raumplanung unerlässlich, in der die Interessen aller Nutzer und die Natur- und Umweltschutzbelange berücksichtigt und ggf. ausgeglichen werden. Daneben sollten auch die Chancen für die Natur betrachtet werden. So können sich diejenigen Gebiete mit Nutzung erneuerbarer Energien zu Rückzugs- und Erholungsgebieten entwickeln, die durch die Fischerei nicht mehr oder nur noch eingeschränkt genutzt werden können.

Für ein europäisches Seehafenkonzept

Die maritime Wirtschaft ist mit insgesamt 215 000 Arbeitsplätzen und einem Umsatz von 36 Mrd. Euro jährlich einer der global am schnellsten wachsenden Wirtschaftszweige. Der Containerumschlag im Hamburger Hafen hat sich in den Jahren 1997 bis 2004 auf mehr als sieben Millionen verdoppelt. Studien im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gehen von einem Wachstum des Containerumschlags in den deutschen Seehäfen von sieben Prozent aus. Nach dieser Prognose wird das Containeraufkommen von 90,4 Mio. Tonnen im Jahr 2004 auf 370 Mio. Tonnen im Jahr 2025 steigen.

Mit dem tatsächlichen oder prognostizierten steigenden Containerumschlag geht die Forderung nach einem verstärkten infrastrukturellen Ausbau in vielen europäischen Häfen einher. Auch aufgrund befürchteter Wettbewerbsnachteile betreiben konkurrierende Hafenstandorte gleichzeitig einen Ausbau der Hafen- und Verkehrswegeinfrastruktur mit massiver Unterstützung durch staatliche Subventionen. Umweltbelange und die gesamtwirtschaftliche Effizienz haben dabei kaum Berücksichtigung gefunden. Dies hat zu Fehlinvestitionen und gravierende Umweltschäden geführt. Untersuchungen belegen, dass der Kostendeckungsgrad der staatlichen Hafeninfrastruktur in Hamburg, Bremen und Niedersachsen mit rund 30 Prozent sehr niedrig ist.

Um zukünftige planlose Investitionen und Überkapazitäten in der Hafen- und Verkehrswegeinfrastrukturplanung sowie gravierende Umweltschäden zu vermeiden, ist es notwendig, für die Häfen und ihre Verkehrswege in der EU eine gemeinschaftsweite Bedarfs- und Raumplanung zu entwickeln. Ziel ist ein integriertes Gesamtkonzept zur Seehafenentwicklung in der EU. Die europäische Hafenkonkurrenz darf nicht dazu führen, dass sich die Häfen in Vorschriften z. B. bezüglich Umwelt-, Sicherheits- und Entsorgungsbestimmungen unterbieten. So verlangen beispielsweise Schweden und Norwegen Schadstofffilter für Schiffsmotoren, Deutschland nicht. EU-weit einheitliche Standards und harmonisierte Hafenwettbewerbsbedingungen könnten den fairen Wettbewerb zwischen den Seehäfen fördern. Integrierte, standortübergreifende Hafenentwicklungskonzepte sind auch auf nationaler Ebene notwendig. Statt der ökologisch und ökonomisch unsinnigen Vertiefungen von Elbe und Weser wäre eine vernünftige Arbeitsteilung der deutschen Seehäfen dahingehend Ziel führend, als deutsche Seehäfen nicht auf Kosten des Naturschutzes konkurrenzfähig werden können.

Pilotregionen in Nord- und Ostsee fördern

Für bestimmte Meeresregionen wie die Nord- und Ostsee besteht aufgrund des hohen Belastungsdrucks und der akuten Gefährdung sofortiger Handlungsbedarf. In Kooperation mit bereits bestehenden regionalen Meeresschutzkonventionen bieten sich Pilotprojekte „Modellregionen Nord- und Ostsee“ an, in denen Best-practice-Modelle zur vorbildlichen Entwicklung nachhaltiger wirtschaftlicher Nutzungen entwickelt werden könnten. 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 ökosystemaren Ansatzes für das Management menschlicher Aktivitäten zu verbessern.

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 gibt die Ministererklärung von Göteborg (2006) umfassende Empfehlungen für die Entwicklung eines ökosystemorientierten Managementregimes für die Fischerei und eine nachhaltige Entwicklung der Schifffahrt in der Nordsee. Wie bereits in der Bergen-Deklaration (2002) gefordert, sollten die bei OSPAR entwickelten ökologischen Qualitätsziele (EcoQUs) für die Festlegung klarer, operationeller Umweltziele im Rahmen einer regionalen Meeresstrategie für die Nordsee zugrunde gelegt werden. Dabei ist darauf zu achten, dass das Nicht-EU-Mitglied Russland in die Planungen und Durchführungen einbezogen wird. Ähnliche Abkommen und Kooperationen wären auch für die neuen Nachbarregionen der EU sinnvoll, z. B. im Rahmen der Schwarzmeerkoooperation. Dabei ist darauf zu achten, dass das Nicht-EU-Mitglied Russland in die Planungen und Durchführungen einbezogen wird.

Für einen nachhaltigen Küstentourismus

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 dem Verlust ganzer Küstengebiete infolge ansteigender 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 Extremwittersituationen 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 Hinterland. 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.

Für eine meerespolitische Forschungsstrategie der EU

Um eine verbesserte Wissensgrundlage für künftige Entscheidungsfindungen im Rahmen eines nachhaltigen, ökologischen Managements menschlicher Aktivitäten zu schaffen, sollten die Schwerpunkte einer europäischen Forschungsstrategie in den marinen Wissenschaften liegen, vor allem auf der Forschung zum Schutz und zur Wiederherstellung von Meeresökosystemen sowie ihrer biologischen Vielfalt und zum Schutz der Küstenbereiche. In diesem Zusammenhang gilt es, die direkten und indirekten Auswirkungen menschlicher Aktivitäten auf Arten, Lebensräume, Ökosysteme und Ozeanregime zu untersuchen. Breit angelegte Langzeituntersuchungen im Rahmen zukünftiger EU-Forschungsprogramme könnten Aufschluss über den Zustand und die Variabilität der Meere und Ozeane geben und langfristige Trends erfassen. Auch die Bildung und Stärkung von wissenschaftlichen Clustern in der Meeresforschung sollten international wie national unterstützt werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die deutsche Ratspräsidentschaft auf, sich im Konsultationsverfahren zum Grünbuch europäische Meerespolitik, aber auch darüber hinaus, dafür einzusetzen:

- a) als übergeordnete Leitprinzipien einer nachhaltigen umfassenden Meerespolitik,
 1. Ziele und Maßnahmen für einen umfassenden und nachhaltigen Meeresschutz als Leitprinzip und Grundlage für alle Politikbereiche ins Grün-

- buch europäische Meerespolitik aufzunehmen und die Einbeziehung von Umweltbelangen in allen Politikbereichen der zukünftigen Meerespolitik zu fordern;
2. den schutzwürdigen Eigenwert von Meeresökosystemen „an sich“ und ihre Bedeutung für das Gesamtökosystem Erde und das Überleben der Menschen anzuerkennen;
 3. anspruchsvolle Richtlinien für eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für sämtliche Eingriffe im Meer einschließlich Sand- und Kiesabbau, Öl- und Gasexploration sowie Fischereiaktivitäten vorzuschreiben, und zwar analog zu den Anforderungen im Genehmigungsverfahren für Offshore-Windkraftanlagen in der deutschen AWZ (Ausschließlichen Wirtschaftszone);
 4. das Vorsorge- und Verursacherprinzip in allen EU-Regelungen und Politikbereichen zu verankern, insbesondere wenn sie die maritime Wirtschaft betreffen;
 5. den „guten Umweltzustand“ im derzeitigen Entwurf der Meeresstrategie-Richtlinie wesentlich genauer zu definieren, und zwar anhand klar formulierter Schutz- und Erhaltungszustände sowie verbindlicher, überprüfbarer Qualitätsziele und Belastungsgrenzen;
 6. ein EU-weites grenzüberschreitendes Kartensystem mit grenzüberschreitenden ökologisch sensiblen Gebieten in den Meeren und Ozeanen zu entwickeln;
 7. eine nachhaltige Entwicklung im Meeresbereich zu erreichen, hierfür muss der ökosystemare Ansatz für das Management menschlicher Aktivitäten, wie von OSPAR und ICES definiert, umgesetzt und in einem entsprechenden Konzept für die Umgestaltung der relevanten Politikbereiche vorgestellt werden;
 8. in Kooperation der EU mit bestehenden regionalen Meeresschutzkonventionen zügig Pilotprojekte zur vorbildlichen Entwicklung nachhaltiger wirtschaftlicher Nutzungen zu initiieren, um noch vor 2015 den „guten Umweltzustand“ in diesen Meeren herzustellen. Dabei sollte sich die EU z. B. am Baltic Sea Action Plan der Helsinki-Kommission (HELCOM) für die Ostsee und den Vorschlägen der Internationalen Nordseeschutzkonferenz (INK) für die Nordsee orientieren. Für die Bereiche, die im BSAP noch nicht ausreichend berücksichtigt werden, wie Auswirkungen der Fischerei und der Umgang mit Munitionsaltlasten, sind Qualitätsziele und entsprechende Maßnahmen zu entwickeln. Ähnliche Abkommen und Kooperationen sollten auch für die neuen Nachbarregionen der EU entworfen werden, z. B. im Rahmen der Schwarzmeerkoperation. Bei allen Abkommen und Kooperationen ist darauf zu achten, dass das Nicht-EU-Mitglied Russland in die Planungen und Durchführungen einbezogen wird;
 9. im Rahmen regionaler Meeresschutzkonventionen vereinbarte Meeresschutzziele als verbindliche „Umweltziele“ in die Meeresstrategie-Richtlinie zu übernehmen. Vorbilder können das Oslo-Paris-Abkommen (OSPAR) und das Helsinki-Abkommen sein. So sollten auch die bei OSPAR entwickelten ökologischen Qualitätsziele (EcoQUs) übernommen werden;
 10. zusätzlich zu den nationalen Meeresstrategien für jede Meeresregion eine übergreifende, regionale Strategie mit verbindlichen, einheitlichen Zielen und Standards zu entwickeln. Ziel ist, den Meeresschutz nicht durch eine Zersplitterung in nationale „Unterstrategien“ zu schwächen und eine hohe Kohärenz in der EU-Meeresschutzpolitik zu erreichen. Die EU sollte dabei eine koordinierende Rolle übernehmen;

11. den Zeitplan in der Meeresstrategie-Richtlinie mit Zwischenzielen zu versehen, die die Mitgliedstaaten verpflichten, so früh wie möglich Meeresschutzmaßnahmen zu implementieren und nicht erst im Jahr 2018, wie in der derzeitigen Fassung vorgesehen;
 12. die Gestaltung und Umsetzung der Meeresschutzziele nicht allein in die Hände der Mitgliedstaaten zu legen, sondern auf EU-Ebene anzusiedeln und ausreichende Vollzugskompetenzen, strenge Sanktionsmöglichkeiten und administrative Kapazitäten zu schaffen;
 13. einen Finanzierungsrahmen festlegen, um hinreichende finanzielle und administrative Unterstützung der Mitgliedstaaten sicherzustellen, z. B. durch einen „Meeresstrategiefonds“, einen Küstenfonds bzw. entsprechende Strukturförderungsmaßnahmen;
 14. das international vereinbarte Generationenziel, bis 2020 die Null-Emission von gefährlichen Stoffen im Meer zu erreichen, in die Meeresstrategie-Richtlinie, in das Grünbuch und in sämtliche relevante EU-Vorschriften verbindlich zu übernehmen, insbesondere die Chemikalienpolitik;
- b) für eine nachhaltige Gemeinsame Agrarpolitik und nachhaltiges Fischereimanagement,
1. die Auszahlung von Fördermitteln im Rahmen der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) stärker als bisher von der Verminderung der diffusen Phosphor-, Phosphat- und Nitrit-Belastungen für die Gewässer abhängig zu machen;
 2. sich auf europäischer Ebene im Rahmen der Zwischenbewertung der Agrarreform mit Nachdruck für eine bessere Finanzausstattung der zweiten Säule stark zu machen und dafür einzusetzen, dass – wie von EU-Kommissarin Mariann Fischer-Boel bereits angesprochen – die obligatorische Modulation erhöht wird;
 3. im Rahmen von OSPAR und HELCOM konkrete Initiativen zur Verminderung der Nährstoffeinträge aus der Landwirtschaft in Nord- und Ostsee zu vereinbaren;
 4. die europäischen Umweltrichtlinien, d. h. die Wasserrahmen-, Nitrat- und Kommunalabwasserrichtlinien, an die Anforderungen des Meeresschutzes anzupassen;
 5. im Rahmen der Weiterentwicklung der Gemeinsamen Fischereipolitik (GFP) ein gänzlich Verbot ökologisch besonders schädigender Fischereien, wie der Industriefischerei und Grundschleppnetzfisherei in der Tiefsee, durchzusetzen;
 6. die Gesamtfangmengen in der GFP streng nach wissenschaftlichen Empfehlungen auszurichten sowie mehrjährige Bestandserhaltungs- und Wiederauffüllungspläne besonders für überfischte Arten zu implementieren;
 7. die Auszahlung von Fördermitteln im Rahmen der GFP stärker als bisher an die Umsetzung des Nachhaltigkeitsprinzips und von Erhaltungsmaßnahmen abhängig zu machen, wie z. B. Mindestanlandegrößen und Begrenzungen von Beifängen;
 8. keine Subventionen für neue Fangschiffe mehr zu zahlen und künftige Subventionen ausschließlich für die Umstrukturierung des Fischereisektors einzusetzen, indem umweltverträgliche und bestandsschonende Fischereien gefördert werden;
 9. einen Rahmen aus integrierten Managementinstrumenten wie der marinen Raumordnung und einer damit einhergehenden Strategischen Umweltprüfung zu konzipieren, der die Fischerei mit einem effektiv geführten Schutzgebietsnetzwerk einbezieht;

10. 40 Prozent der Nordsee als Meeresschutzgebiet einzurichten und für den Fischfang zu schließen und nach wissenschaftlichen Empfehlungen ausgerichtete Meeresschutzgebiete in der Ostsee einzurichten;
 11. den Abbau der Flottenkapazität in der EU auf ein Maß, das nicht mehr als die Nutzung der Gesamtfangmengen ermöglicht, zügig voranzubringen;
 12. EU-weit ein verbindliches Rückwurfverbot für Beifänge festzulegen und jeglichen Beifang auf die Fangquoten anzurechnen, selektivere Fangmethoden zu fördern und beifangintensive Gebiete für die Fischerei zu schließen;
 13. für Aktivitäten der EU-Fischereiflotte außerhalb der EU-Gewässer den Verhaltenskodex der Welternährungsorganisation (FAO) für verantwortungsvolle Fischerei zugrunde zu legen und Fischereiabkommen mit Drittländern – insbesondere im Rahmen der internationalen Zusammenarbeit – nicht mehr abzuschließen;
 14. Anlandungen in EU-Häfen nur dann zuzulassen, wenn die Flaggenstaaten der betreffenden Fischereifahrzeuge anhand eines zu entwickelnden Zertifizierungssystems bestätigen können, dass die Fischereiprodukte an Bord aus legaler Fischerei stammen;
 15. nichtkonformen Fischereischiffen bzw. Fangflotten den Zugang zu EU-Häfen zu verwehren, ein EU-Register über Fischereifahrzeuge aufzubauen, die für illegale Fischereiaktivitäten eingesetzt werden, sowie Sanktionsmaßnahmen für sämtliche Verantwortliche zu schaffen und einheitlich umzusetzen;
 16. eine Verordnung zu entwerfen und zügig zu implementieren, nach der Billigflaggenschiffe internationale und gemeinschaftliche Bestimmungen und Kontrollen nicht mehr umgehen können, die sich auf den Schutz der Meeresumwelt und -natur, den Erhalt von Fischbeständen, die See- und Arbeitssicherheit beziehen. Darüber hinaus ist es notwendig, dass die Überwachungs- und Kontrollmechanismen sowie die gesetzlichen Mindestsicherheitsvorschriften für die Schifffahrt in der EU verschärft werden und die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) zügig die Durchsetzung international geltender Bestimmungen, sowohl mit Blick auf die Flaggenstaaten als auch die Hafenstaaten, optimiert;
 17. dass die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) die Mechanismen zur Überwachung und Umsetzung internationaler Bestimmungen prüft und weitere, verstärkte Maßnahmen ergreift, um die Durchsetzung dieser Bestimmungen zu optimieren;
 18. einen EU-weiten „Verhaltenskodex für verantwortungsvolle Aquakulturen“ und Richtlinien für die Prüfung der Umweltverträglichkeit von Aquakulturen zu entwickeln und zu implementieren;
 19. die EU-Fischereipolitik und die Meeresstrategie-Richtlinie zu verknüpfen. Dafür ist das Ziel eines „guten Umweltzustands“ der Meere bis 2021 als verbindliches Ziel auch für die Fischereipolitik vorzuschreiben;
- c) für einen nachhaltigen Schiffsverkehr,
1. das Verursacherprinzip in Bezug auf Schiffsemissionen anzuwenden und Umweltfolgekosten zu berücksichtigen, z. B. durch eine ökologische Tonnagesteuer auf Schiffsbetreiber;
 2. Umweltstandards, die für den Verkehr an Land gelten, zügig auf den Seeverkehr anzuwenden z. B. durch die Einführung strenger Grenzwerte für Emissionen in EU-Gewässern, die Verbesserung der Qualität der Treibstoffe im Seeverkehr, die Einführung schwefelarmer Treibstoffe und ein

EU-weites Verbot für die Verwendung von Abfallstoffen aus Raffinerien und Schweröl. Der ab 2010 gültige EU-Grenzwert von 0,1 Prozent Schwefelgehalt für Treibstoffe, die während der Hafenliegezeit genutzt werden, sollte nicht nur für Schiffsneubauten vorgeschrieben werden, sondern für alle Schiffe;

3. den Grenzwert für den Schwefelgehalt in Schweröl im Internationalen Übereinkommen zur Verhütung von Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) von 4,5 Prozent auf höchstens ein Prozent zu senken;
 4. energieeffiziente sowie auf erneuerbaren Energien basierende alternative Antriebssysteme wie z. B. optimierte Windantriebe zu fördern, die auf möglichst vielen Schiffstypen eingesetzt werden können. Zudem sollte ein „European Clean Ship“ entwickelt werden, d. h. ein Niedrigemissions-schiff sowie gemeinsame Standards für ein Zertifizierungssystem vereinbart werden;
 5. den infrastrukturellen Ausbau von Landanschlüssen zur Stromversorgung für Schiffe in Häfen der EU zu fördern sowie im Rahmen der IMO einheitliche weltweite Normen und gemeinsame technische Standards in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten zu erarbeiten;
 6. im Rahmen der IMO einen international anwendbaren Umweltindex zu entwickeln, der die Umweltverträglichkeit von Schiffen auf Basis ihrer Öko-Bilanz bewertet;
 7. nach Umweltkriterien gestaffelte Hafengebühren in allen Häfen der EU einzuführen;
 8. den Seeverkehr in das Kyoto-Protokoll einzubeziehen und die Schifffahrt damit in den Handel mit CO₂-Zertifikaten zu integrieren;
- d) für effektive Überwachungssysteme und einen nachhaltigen Küstenschutz,
1. eine integrierte Seeraumüberwachung sowohl für küstennahe als auch küstenferne Meeresgebiete zu entwickeln. Dabei ist zu prüfen, inwiefern eine Kombination aus verschiedenen Überwachungssystemen – wie dem Vessel Monitoring System (VMS) aus der Fischereiüberwachung, dem Automatischen Schiffsidentifizierungssystem (AIS) aus der Seeverkehrsüberwachung sowie die Satellitensysteme Galileo und GMES (Global Monitoring for Environment and Security) – in ein flächendeckendes Küstenüberwachungsnetz integriert werden kann;
 2. die Entwicklung und den Ausbau eines integrierten Informationssystems zur Küstenüberwachung, wie das SafeSeaNet-System der Europäischen Maritimen Sicherheitsagentur (EMSA), zu fördern, so dass Daten in ein übergreifendes Datennetzwerk eingespeist werden können und auf unterschiedlichen Ebenen verfügbar sind;
 3. Risikoanalysen zu erstellen und einzusetzen, um Havarierisiken und die Auswirkungen umweltschädlicher Praktiken in der Schifffahrt genauer einzuschätzen, auch um Umweltfolgekosten gemäß des Verursacherprinzips auf Schiffsbetreiber umzulegen;
 4. eine stärkere Vernetzung zwischen den verantwortlichen Behörden, den Mitgliedstaaten und der EU aufzubauen, wobei die EU eine koordinierende und kontrollierende Rolle übernehmen sollte. EU-Kontrollinstanzen sind mit ausreichenden Überwachungs- und Koordinierungskompetenzen sowie angemessenen Personal- und Sachmitteln auszustatten;
 5. ein zuverlässiges und effizientes Seeverkehrsmanagement aufzubauen sowie die hinreichende Kontrolle der Einhaltung von Umweltschutz- und Sicherheitsbestimmungen sowie strengen Sanktionsmaßnahmen bei Missachtung zu gewährleisten;

- e) für mehr Klimaschutz und nachhaltige Energiegewinnung,
1. die CO₂-Sequestrierung in geologischen Gesteinsformationen unter dem Meer nur unter der Bedingung zuzulassen, dass zuvor alle Risiken hinsichtlich der Umweltverträglichkeit ausgeschlossen sind;
 2. die direkte CO₂-Entsorgung in das Meerwasser oder in „Kohlendioxid-Seen“ am Meeresgrund zu verhindern;
 3. die Methanhydrat-Forschung auf Grundlagenforschung im Bereich der Umwelt- und Klimaforschung zu beschränken, d. h. keine Methanhydratforschung zum Zwecke der späteren Energiegewinnung zu unterstützen;
 4. EU-weite verbindliche Ausbauziele für erneuerbare Energien im Meer zu formulieren, die „Renewables Energy Directive“ der EU ähnlich dem EEG (Erneuerbare-Energien-Gesetz) zu gestalten und wirtschaftliche Anreize für den Ausbau erneuerbarer Energien auch im Meeresbereich zu schaffen;
 5. das deutsche EEG stärker auf Meeresenergien auszurichten. Hierzu gehört für eine Markteinführungsphase auch die Einführung eines Bonus für Wellen-, Gezeiten-, Strömungs-, Temperaturgradienten- und Osmosekraftwerke;
 6. neben dem geplanten Offshore-Windpark auch Parks für Wellen-, Gezeiten-, Strömungs- und Osmosekraftwerke zu unterstützen;
 7. den Wind-Offshore-Ausbau und die Nutzung der Meeresenergie-technologien aufeinander abzustimmen;
 8. den Ausbau eines transeuropäischen Stromnetzwerkes zu fördern, um Netz-Engpässe durch die schwankende Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien mit einer besseren Übertragungskapazität zwischen den Ländern ausgleichen zu können, sowie die im Meer erzeugten Energien besser anzulanden und zu verteilen;
- f) für ein europäisches Seehafenkonzept,
1. eine gemeinschaftsweite Bedarfs- und Raumplanung mit dem Ziel eines integrierten Gesamtkonzepts zur Seehafenentwicklung zu entwickeln, das u. a. für mehr Transparenz in der Vergabe und Verwendung staatlicher Finanzmittel und einheitliche Maßstäbe bei der Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen in Häfen sorgt;
 2. eine standortübergreifende Seehafenpolitik der EU-Mitgliedstaaten mit einer vernünftigen Arbeitsteilung zu entwickeln und umzusetzen und durch verbesserte Koordination und Kapazitätenverteilung zwischen den EU-Häfen Landtransporte zu verringern. Dabei sind Naturschutzinteressen und Hochwasserschutz stärker als bisher in die Flächenplanung einzu beziehen;
 3. durch einheitliche Vorschriften und Standards für Umwelt-, Entsorgungs- und Sicherheitsbestimmungen EU-weit gleiche Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb zwischen den Seehäfen zu schaffen;
 4. für die umweltgerechte Entsorgung von Schiffen in europäischen Häfen entsprechende Anlagen bereitzustellen, um der extrem gesundheits- und umweltschädlichen Verschrottung von Schiffen in Südasien entgegenzuwirken;
 5. staatliche Subventionen für die Hafentwicklung abzubauen und das Verursacherprinzip anzuwenden, indem zukünftig die Kosten für den Infrastrukturausbau und Umweltfolgekosten stärker auf die Nutzer umge-

legt werden, die von den öffentlich zur Verfügung gestellten Strukturen profitieren;

6. in der Flächenplanung Naturschutzinteressen und Maßnahmen zum Hochwasserschutz wesentlich stärker als bisher einzubeziehen, z. B. durch Rückbau von Deichen und Schaffung von Überschwemmungsflächen;
7. dass die Sicherstellung der Hinterlandverkehre über den Ausbau der Schienenanbindung durch ausreichende Finanzierung gewährleistet ist;

g) für einen nachhaltigen Küstentourismus,

1. die Förderung von Tourismusprojekten an Kriterien der Nachhaltigkeit zu orientieren;
2. ein einheitliches touristisches Konzept für eine nachhaltige Entwicklung des Küstentourismus zu erstellen, das insbesondere die Folgen des Klimawandels und die individuelle Belastbarkeit der Destination berücksichtigt;
3. sicherzustellen, dass die notwendige Sanierung bzw. Weiterentwicklung touristischer Infrastrukturen ressourcen- und energieeffizient erfolgt;

h) für eine meerespolitische Forschungsstrategie der EU,

1. den integrierten ökosystembasierten Forschungsansatz zu meereschutzpolitischen Fragestellungen durch die Förderung multi-disziplinärer Forschungsprojekte stärker zu berücksichtigen;
2. die Entwicklung eines EU-Meeresforschungsnetzwerkes zu fördern im Hinblick auf die Zusammenführung und Bereitstellung von Daten und Ergebnissen und auf einen verstärkten Wissensaustausch und dieses auch mit den Ressourcen für eine weltweite Vernetzung auszustatten;
3. die Entwicklung neuer Schwerpunkte für Meeresenergieforschung an den Meeresforschungszentren zu fördern;
4. als Forschungs- und Entwicklungsschwerpunkte weiterhin insbesondere zu verstärken:
 - Funktionsweisen von Meeresökosystemen und die Wirkungsweisen anthropogener Belastungen;
 - Förderung erneuerbarer Energien und die Forschungsförderung im Rahmen der nationalen Forschungsförderung und der EU-Forschungsrahmenprogramme bezüglich der Entwicklung ökologisch verträglicher Offshore-Technologien wie Wind-, Gezeiten-, Meeresströmungs-, Temperaturgradienten- und Wellenkraftwerke;
 - Technologien zur Verringerung des Schadstoff- und CO₂-Ausstoßes in der Schifffahrt, die Entwicklung alternativer Antriebstechnologien sowie des „European Clean Ship“;
 - der nachhaltige Küstenschutz mit den Schwerpunkten Küsten- und Hochwasserschutz, Entwässerung in die Küstengewässer und Bau und Unterhaltung von Wasserstraßen und Häfen;
 - Vermeidungsforschung zu Eintragungen von Risiko- und Gefahrstoffen, Forschung zur Abschätzung von Folgekosten von Eingriffen in Ökosysteme wie z. B. der durch Ölunfälle entstehenden Folgekosten für die Meeresumwelt und -natur bzw. der externen Kosten;
 - Forschung zum Schutz und zur Überwachung der Fischbestände, u. a. durch Monitoring der Fischbestände in den EU-Gewässern und Überwachungsmethoden für die Datenerhebung über die Nutzung von Fischereiressourcen;

- ökologisch verträgliche Aquakulturen und Zuchtforschung;
- nachhaltige interdisziplinäre Nutzungskonzepte für die europäischen Meeresregionen;
- Vermeidung von Einträgen aus der Landwirtschaft in Küstengewässer und ökosystemgerechte Bearbeitung der Entwässerung bzw. der Ableitungen aus der Landwirtschaft in die Küstengewässer.

Berlin, den 23. Mai 2007

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

