

**30.03.07****Beschluss****des Bundesrates**

---

**Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen:**

**Grünbuch: Die künftige Meerespolitik der Europäischen Union - eine europäische Vision für Ozeane und Meere**

**KOM(2006) 275 endg.; Ratsdok. 11510/1/06**

Der Bundesrat hat in seiner 832. Sitzung am 30. März 2007 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

Zur Vorlage allgemein

1. Der Bundesrat begrüßt die Absicht der Kommission, eine integrierte Europäische Meerespolitik zu entwickeln. Er unterstützt ausdrücklich den von der Kommission vorgeschlagenen integrativen Politikansatz. Eine Europäische Meerespolitik erscheint in besonderer Weise geeignet, die Ziele der Lissabon-Strategie - Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit Europas auf Grundlage von Wissen - mit den ergänzenden Zielen der Räte von Göteborg und Den Haag - soziale Gerechtigkeit, Schutz der Umwelt und internationale Verantwortung - zu verbinden und exemplarisch umzusetzen.
2. Der Bundesrat sieht in einer integrativen Europäischen Meerespolitik Chancen für ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum im Bereich der maritimen Wirtschaft und ihrer Zulieferbranchen. Er verbindet mit einer koordinierten Europäischen Meerespolitik die Erwartung auf neue Beschäftigungsperspektiven nicht nur für die Küstenregionen. Der Bundesrat begrüßt in diesem Zusammenhang die von der Kommission im September 2006 vorgelegte Studie "Employment trends in all sectors related to the sea or using sea resources". Gleichzeitig erwartet der

Bundesrat neue Impulse für eine Verbesserung des Zustands der marinen Ökosysteme und Küstenzonen sowie ihren nachhaltigen Schutz.

3. Der Bundesrat hält die gleichrangige Integration aller maritimen Politik- und Handlungsfelder in eine zukünftige Europäische Meerespolitik für erforderlich. Daraus folgt, dass die Unterstützung einer wettbewerbsfähigen maritimen Wirtschaft, die Förderung maritimer Forschung und der nachhaltige Schutz der Meeresumwelt als gleichberechtigte Themenkomplexe in einer zukünftigen Europäischen Meerespolitik verankert werden müssen. Hierfür ist es allerdings auch notwendig, Politikfelder wie die gemeinsame Fischerei-, die Agrar- und die Umweltpolitik (z. B. Chemikalien- und Abfallpolitik) in ihren Wirkungen auf die Meerespolitik stärker einzubeziehen.
4. Eine langfristig erfolgreiche Meerespolitik basiert auf abgesichertem Wissen über die Ressource Meer und einer intakten Meeresumwelt. Regeneration und nachhaltiger Schutz der marinen Ökosysteme und Küstenzonen müssen nach Auffassung des Bundesrates bei der Entwicklung und Umsetzung politischer Ziele und Maßnahmen im Bereich Meerespolitik ebenso maßgebliche Berücksichtigung finden wie nachhaltiges Wirtschaftswachstum.
5. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung sich dafür einzusetzen, dass sich eine zukünftige Europäische Meerespolitik am Grundsatz der Subsidiarität ausrichtet. Die Politik muss so ausgestaltet werden, dass ihre Umsetzung den regionalen Besonderheiten und bestehenden regionalen Übereinkommen der verschiedenen Meeres- und Küstenräume der Union gerecht werden kann.
6. Mehrwert durch eine koordinierte Europäische Meerespolitik wird nach Auffassung des Bundesrates vor allem dann entstehen, wenn es gelingt, bisher weitgehend isoliert entwickelte maritime Politikbereiche besser und rechtzeitig aufeinander abzustimmen. Dieses wird nur dann gelingen, wenn der Mehrwert koordinierter Politik für alle Beteiligten absehbar ist.
7. Das Grünbuch enthält eine Fülle von Informationen und Vorschlägen für alle Handlungsfelder Europäischer Meerespolitik. Der Bundesrat hält eine Strukturierung, Gewichtung, Priorisierung und Konkretisierung der einzelnen Vorschläge für erforderlich. Er bittet die Bundesregierung, sich bei den Verhandlungen auf europäischer Ebene für eine Konkretisierung der im Grünbuch dar-

gestellten Vorstellungen für eine Europäische Meerespolitik in Form eines Weißbuchs und/oder Aktionsplans einzusetzen. Hier sollten konkrete ökonomische Zielgrößen und ökologische Qualitätsziele festgelegt sowie eine Kostenabschätzung geplanter Maßnahmen vorgenommen werden.

8. Durch eine koordinierte Betrachtung aller maritimen Handlungsfelder in einer integrierten Meerespolitik können Reibungsverluste durch bisher miteinander konkurrierende Politikfelder vermindert werden (z. B. Beschleunigung von Planungsprozessen). Durch Bündelung maritimer Interessen und maritimem Know-how entstehen aber auch ökonomisch relevante Synergieeffekte, die in der Folge zu Kosteneinsparungen und Beschäftigungszuwachs führen können.
9. Vor diesem Hintergrund hält der Bundesrat eine systematische und möglichst konkrete Darstellung zu erwartender positiver Effekte durch eine integrative Meerespolitik gegenüber der Fortführung sektoraler Politiken inkl. volkswirtschaftlicher Kosten-/Nutzenbetrachtung für erforderlich. Er bittet die Bundesregierung, sich für die Vorlage einer entsprechenden Studie durch die Kommission einzusetzen. Er hält daneben eine Analyse und Bewertung des Mehrwerts von wirksamen Maßnahmen zum Meeresschutz und der dazu notwendigen Meeresforschung gegenüber deren Unterlassung für notwendig. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich gegenüber der Kommission für die Vergabe einer entsprechenden Studie einzusetzen.

Zu den im Grünbuch aufgeworfenen Fragenkomplexen:

Eine wettbewerbsfähige maritime Wirtschaft

10. Wesentlicher Faktor einer wettbewerbsfähigen europäischen maritimen Wirtschaft, aber auch eines effizienten Meeresschutzes ist nach Auffassung des Bundesrates eine weitere Verbreiterung der maritimen Wissensbasis. Marine Wissenschaft und Forschung sind Basis für die Erschließung neuer Potentiale in der maritimen Wirtschaft und für die Entwicklung nachhaltiger Schutzstrategien. Weitere Voraussetzung für die Nutzung dieser Potentiale ist ein verbesserter Transfer zwischen Forschung, Umweltschutz und Wirtschaft. Entsprechende Rahmenbedingungen erwartet der Bundesrat von einer zukünftigen Europäischen Meerespolitik.

11. Zentraler Bestandteil einer zukünftigen Europäischen Meerespolitik sollte eine langfristig ausgerichtete Technologieförderung sein. Zur Gewährleistung einer nachhaltigen Entwicklung sollte die Einführung einer Technikfolgenabschätzung als Bestandteil öffentlich geförderter maritimer Innovationen und Forschungsvorhaben geprüft werden.
12. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass Europäische Meerespolitik einerseits die maritimen Wirtschaftsbereiche fördern sollte, in denen Europa bereits eine Vorreiterrolle einnimmt, wobei auf die dauerhafte Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit und die Erschließung neuer Segmente Wert gelegt werden sollte. Gleichzeitig sollten die Bereiche der maritimen Wirtschaft gefördert werden, denen überdurchschnittliche Wachstums- und Arbeitsplatzpotenziale zugesprochen werden. Vor diesem Hintergrund sieht der Bundesrat in den Bereichen innovativer Schiffbau, Seeverkehr, Hafenwirtschaft, Logistik, Erzeugung regenerativer Energien, Küsten- und Kreuzfahrttourismus, Aquakultur, Blaue Biotechnologie und Meeresbergbau besonderen Förderbedarf. Nachhaltigkeit und Ökosystemverträglichkeit müssen Voraussetzung für die Förderung sein.
13. Das Grünbuch identifiziert die Hafenwirtschaft und den Seeverkehr als Schlüsselbindeglied zwischen dem EU-Binnenmarkt und dem Weltmarkt. Insbesondere für Deutschland als Exportnation sind Häfen, Logistik und Schifffahrt Wirtschaftszweige, die, von überdurchschnittlichen Wachstumsraten geprägt, maßgeblich zur Wettbewerbsfähigkeit beitragen. Der Bundesrat vermisst im Grünbuch ein entsprechend gewichtetes Kapitel, welches sich den besonderen Fragestellungen der Hafenwirtschaft, des Transports und der Logistik widmet, und bittet die Bundesregierung, eine stärkere Einbeziehung dieses Themenkomplexes bei der Ausgestaltung einer zukünftigen Europäischen Meerespolitik bei der Kommission einzufordern. Insgesamt sollten die mit Schiffbau, Schifffahrt und Häfen verbundenen Chancen noch stärker berücksichtigt werden. Maßnahmen zur Verringerung von Risiken und zur Erhöhung des Nutzens des Seeverkehrs sollten zukünftig intensiviert werden.
14. Im Verkehrssektor sind Innovationen im Bereich Schiffsantriebstechnik, Energieeffizienz und Einsatz alternativer Energien erforderlich, um den Transport von Gütern auf dem Wasserweg weiterhin umweltfreundlich zu sichern und zu verbessern. Auch hier ist eine gezielte Technologieförderung notwendig. Gleichzeitig muss die Entwicklung des umweltfreundlichen und sicheren

Schiffs gefördert und damit die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Schiffbaus gestärkt werden.

15. Die europäischen Seehäfen stellen heute einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor und Wachstumsmotor in Europa dar. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass die seewärtigen Zufahrten und die Hinterlandverbindungen der Häfen verlässliche Rahmenbedingungen benötigen, die die Zukunft der Hafenwirtschaft sichern und eine Anpassung an die Erfordernisse der Globalisierung ermöglichen.
16. Um die Seehäfen, die Transport- und die Logistikwirtschaft in ihrer zentralen Funktion für Warenströme im Binnenmarkt und internationalen Handel der EU zu stärken, sind Interdependenzen zu Direktiven und Strategiepapieren des Transportsektors, wie den Transeuropäischen Netzen, dem Weißbuch Verkehr, der Mitteilung der Kommission zur Güterverkehrslogistik in Europa sowie dem eingeleiteten Konsultationsprozess zur Zukunft der Europäischen Hafenpolitik herzustellen. Die Kohärenz des Grünbuchs mit anderen sektoralen Regelwerken und Dokumenten der Kommission wird unzureichend dargestellt.
17. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich auf europäischer Ebene für die Fortschreibung der existierenden Potenzialanalysen zu maritimer Wirtschaft und Beschäftigung einzusetzen. Diese Studien sind wichtige Grundlagen für Entscheidungen über politische Zielsetzungen und Investitionen.

#### Die Bedeutung der Meeresumwelt für die nachhaltige Nutzung unserer Meeresressourcen

18. Nachhaltiger Schutz und Erhalt der Ökosysteme der Ozeane und Meere sind notwendige Voraussetzungen für die wirtschaftliche Nutzung der Meere. Eine gesunde und intakte Meeresumwelt ist aber auch unabdingbar für die Lebensqualität der Menschen in den Küstenregionen. Die Nutzung der Meere im Rahmen einer Europäischen Meerespolitik ist so auszugestalten, dass die Ressource und der Lebensraum Meer dauerhaft nutzbar, funktionsfähig und lebenswert bleiben.
19. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich im Rahmen einer integrierten Meerespolitik auf internationaler, europäischer und nationaler Ebene verstärkt für eine Reduzierung von Treibhausgasen einzusetzen. Die globale Erwärmung

führt auch zu einer Erwärmung der europäischen Meeresgebiete. Das Abwandern wichtiger Fangfische aus der Nordsee und die Zuwanderung bzw. verstärkte Vermehrung bislang nur in wärmeren Gewässern lebender Arten sind bereits feststellbar. Dies führt zu einer deutlichen Veränderung der existierenden Meeresökosysteme mit noch nicht absehbaren Konsequenzen für die Meeres- und Küstenwirtschaft.

20. Der Bundesrat begrüßt - unter Bezugnahme auf seine Stellungnahme in BR-Drucksache 788/05 (Beschluss) vom 10. März 2006 - die von der Kommission vorgelegte Meeresstrategie-Richtlinie zur Erreichung eines guten ökologischen Zustandes der Meere. Die Meeresstrategie sollte wesentlicher Bestandteil der Europäischen Meerespolitik werden. Da der größte Teil der Schadstoffeinträge in die Meere an Land verursacht wird, sollten in die Europäische Meerespolitik auch Maßnahmen zum Immissionsschutz, zum Schutz der Oberflächengewässer und damit auch Aspekte zum Beispiel der Agrarpolitik einbezogen werden. Auch der Verlust der natürlichen Biodiversität mariner Ökosysteme muss aufgehoben werden und die dafür verantwortlichen anthropogenen Einflüsse weitest möglich vermieden werden.
21. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich im Bereich der Seeschifffahrt für die Ratifizierung notwendiger umweltrelevanter Übereinkommen der International Maritime Organization (IMO) - wie das bereits im Jahr 2001 angenommene AFS-Abkommen (Antifouling-Systeme) und das im Februar 2004 angenommene Ballastwasserabkommen - sowie für die Umsetzung von Schutzmaßnahmen, die mit der Ausweisung der Ostsee als "Besonders empfindliches Meeresgebiet" (PSSA) verbunden sind, einzusetzen. Die IMO setzt sich für eine ständige Verbesserung der Umwelt- und Sicherheitsstandards ein. Die Tragfähigkeit internationaler Lösungen darf nicht durch nicht integrierte europäische Einzellösungen geschmälert werden.
22. Der Bundesrat begrüßt die in Nummer 2.2 hervorgehobene Bedeutung der Meeresumwelt für die nachhaltige Nutzung der Meeresressourcen und bittet die Bundesregierung, sich im Rahmen der internationalen Verhandlungen dafür einzusetzen, dass durch entsprechende Abkommen die Entsorgung von Abfällen in Meeren untersagt und entsprechend wirksame Kontrollmechanismen eingeführt werden.

23. Der Bundesrat begrüßt die Mitteilung der Kommission über die "Verwirklichung der Nachhaltigkeit im Fischereisektor der EU mit Hilfe des Konzepts des höchstmöglichen Dauerertrages" (KOM(2006) 360 endg.). Bei geeigneter Umsetzung des Konzepts wird es einerseits zur Regeneration und zum Erhalt der Fischbestände beitragen und andererseits die Wettbewerbsfähigkeit der Fischereiflotte in der Gemeinschaft wiederherstellen. Die Einhaltung der Fangquoten und der sonstigen Regelungen muss in allen Mitgliedstaaten effizient überwacht und Verstöße geahndet werden. Neben gesetzlichen Maßnahmen zur Beschränkung der Fischerei durch die Anrainerstaaten werden umweltfreundliche Besatzmaßnahmen als aktive Ergänzung zur Konsolidierung der Bestände befürwortet. Beispielhaft sind die Aalbesatzmaßnahmen der Elbeanrainerstaaten und das von Deutschland geplante Projekt zum Dorschmanagement in der westlichen Ostsee zu nennen.
24. Die Aktivitäten zur Umsetzung der Meeresstrategie richtlinie und der Gemeinsamen Fischereipolitik müssen nach Auffassung des Bundesrates sachgerecht aufeinander abgestimmt werden, um das gemeinsame Ziel der nachhaltigen Nutzung der Ressourcen zu erreichen (vgl. Stellungnahme des Bundesrates vom 10. März 2006 - BR-Drucksache 788/06 (Beschluss)). Ebenso hält der Bundesrat eine Verzahnung der Vorstellungen des Grünbuchs zur Meerespolitik mit denen des Grünbuchs zur Fischereipolitik für angeraten.
25. Die Förderung der marinen Aquakultur kann zur Reduzierung des Fischereiaufwandes bei bestimmten Arten und damit zu einer Reduzierung der anthropogenen Beeinflussung mariner Ökosystem beitragen. Voraussetzung ist die ökologische Verträglichkeit der Anlagen. Entsprechende Modellprojekte sollten gefördert und als Best-practice-Beispiele kommuniziert werden.

#### Wahrung der Spitzenposition in Forschung und Technologie

26. Der Bundesrat begrüßt, dass die Meeresforschung als eine der wichtigsten Säulen einer künftigen Europäischen Meerespolitik bezeichnet wird. Der Bundesrat weist darauf hin, dass nachhaltige Entscheidungen über den Umgang mit und die Nutzung der Ressource Meer im Lichte eines gesamtheitlichen Verständnisses dieses Bereichs getroffen werden müssen. Daher ist die Bereitstellung entsprechender Daten durch wissenschaftliche Forschung eine grundlegende Voraussetzung für solche Entscheidungen. Die Forschungsaktivi-

täten sollten sich einerseits auf die Bereitstellung des erforderlichen Wissens über die europäischen Meeresgebiete erstrecken.

27. Andererseits sollte sich die europäische Förderung im Bereich Forschung und Entwicklung im Bereich der marinen Wissenschaften neben der allgemeinen Wissensgewinnung insbesondere auf die Bewältigung anstehender globaler Herausforderungen wie Verminderung der Erderwärmung, Umgang mit den Folgen des Klimawandels, Verknappung fossiler Energiereserven, zunehmende Gefahr von Naturkatastrophen, Schutz der marinen Ökosysteme und der Biodiversität konzentrieren. In diesem Zusammenhang spielt auch die Meeres- und Polarforschung eine herausragende Rolle. Ein in diesen Zukunftsfeldern rechtzeitig entwickeltes Know-how kann mittel- und langfristig einen Wettbewerbsvorsprung europäischer maritimer Forschung und Technologieentwicklung erzeugen.
28. Daneben hält der Bundesrat die Förderung innovativer maritimer Wirtschaftsbereiche wie z. B. Blaue Biotechnologie oder Erzeugung regenerativer Energien aus und auf dem Meer für erforderlich, um in diesen Bereichen wettbewerbsfähig zu bleiben bzw. zu werden. Zur Unterstützung sollte über die Förderung von definierten Projekten hinaus auch eine Basis für den ständigen Transfer zwischen Wissenschaft und Wirtschaft etabliert werden. Best-practice-Beispiele, wie sie z. B. im Bereich der Offshore-Windenergie die Einrichtung von überregional und international tätigen Netzwerken darstellt, können diese Entwicklung befördern.
29. Gleichzeitig muss die Forschung darin unterstützt werden, Lösungsansätze für diejenigen Probleme zu liefern, die eine dynamische Weiterentwicklung der maritimen Wirtschaft hemmen könnten. Dazu gehören eine Förderung der Sicherheits- und Umwelttechnik in der Schifffahrt und die Fortentwicklung logistischer Konzeptionen für den Hinterlandverkehr.
30. Der Bundesrat hält eine verbesserte Zusammenarbeit und Abstimmung der maritimen Forschung und Wissenschaft in Europa und mit Drittstaaten für erforderlich. Ein interdisziplinärer europaweiter Informations- und Wissensaustausch sowie eine weitere Verbesserung der Zusammenarbeit bei der Nutzung und Anschaffung von Großgeräteinfrastrukturen tragen nicht nur zu einer Erhöhung der wissenschaftlichen Kompetenz bei, sondern auch zu einem



effizienteren Einsatz von Forschungsmitteln. Vor diesem Hintergrund bittet der Bundesrat die Bundesregierung, sich auf europäischer Ebene für die Einrichtung eines virtuellen Netzwerkes europäischer Meeresforschungsinstitute einzusetzen; auf das Konsortium Deutsche Meeresforschung wird hingewiesen.

31. Zur Umsetzung der genannten Punkte hält der Bundesrat es für notwendig, mittelfristig ein speziell auf die maritime Forschung ausgerichtetes Förderprogramm aufzulegen, welches neben der Unterstützung der eigentlichen Forschung auch den Ausbau von Kooperationen von europäischen Meeresforschungseinrichtungen untereinander, mit der Wirtschaft und auch mit Einrichtungen aus Drittstaaten ermöglicht. Dazu könnte eine zukünftig stärkere und explizite Berücksichtigung im Europäischen Forschungsrahmenprogramm dienen.

#### Innovation in einem sich wandelnden Umfeld

32. Der Bundesrat hält die Förderung von Leitprojekten einer integrativen Europäischen Meerespolitik zur Entwicklung und Demonstration europäischer maritimer Kompetenzen für sinnvoll. Beispiele könnten die Entwicklung eines European Clean Port oder eines European Clean Ship sein, die unter Beteiligung von Schiffbau- und Zulieferindustrie sowie Forschung und Entwicklung innovative Technologien zur Verbesserung von Schiffssicherheit, Arbeits- und Immissionsschutz, Energieeffizienz, umweltverträglicher Entsorgung etc. vereinen. Ziel eines solchen Modellvorhabens muss die Demonstration technischer Möglichkeiten sein, die auf Grund übergeordneter politischer Ziele dazu geeignet sind, mittelfristig zu einer Anhebung gesetzlicher Standards und ihrer Verankerung auf europäischer und internationaler Ebene und damit zu einem Wettbewerbsvorsprung der europäischen maritimen Wirtschaft zu führen (z. B. in den Bereichen Energieeffizienz, Emissionsreduzierung, alternative Schiffsantriebe oder Schiffssicherheit). Zur flankierenden Unterstützung entsprechender Entwicklungen wird die Auszeichnung positiver Konzepte entsprechend z. B. der Initiative "Blauer Engel für Schiffe" befürwortet.
33. Die gefestigte Auftragslage im Schiffbau ist nicht zuletzt auch auf die Wettbewerbshilfe zurückzuführen, um mit den hochwertigen Produkten gegen die durch Subventionen veränderten Dumpingpreise insbesondere asiatischer Schiffsbauer wettbewerbsfähig zu sein. Dennoch bedrohen in Verbindung mit

fortschreitender Produktpiraterie nach wie vor die wettbewerbswidrigen Subventionspraktiken die Chancengleichheit europäischer Wettbewerber. Deshalb bittet der Bundesrat die Bundesregierung sich bei der Kommission dafür einzusetzen, die Bemühungen auf OECD-Ebene, ein verbindliches Regelwerk zur Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen im Weltschiffbau zu etablieren, fortzusetzen und die Einhaltung internationaler Regeln zum Schutz des geistigen Eigentums durchzusetzen.

34. Der Bundesrat teilt die Einschätzung der Kommission zu den Wachstumsmöglichkeiten im Schiffbau und anderen maritimen Sektoren. Um diese Potentiale nutzen zu können, sind nicht zuletzt intensive Anstrengungen in Forschung und Technologie notwendig, um Schiffstransport und Hafenwirtschaft noch umweltfreundlicher, effizienter und damit wirtschaftlicher zu machen. In diesem Zusammenhang ermöglichen insbesondere die Übertragung neuer IuK-Technologien auf die Schifffahrt, Hafenumschlag und Logistik sowie das offensive Zurverfügungstellen von (Geo)informationen weitere Steigerungen der Effektivität und Flexibilität. Vor diesem Hintergrund bittet der Bundesrat die Bundesregierung sich dafür einzusetzen, dass die Förderung entsprechender technologischer Entwicklungen auch Nutzungsaspekte der maritimen Wirtschaft einbezieht.

#### Förderung maritimer Qualifikationen in Europa und Ausdehnung der nachhaltigen Beschäftigung in der Seefahrt

35. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei der Kommission für eine umfassende Ausbildungs- und Qualifizierungsinitiative einzusetzen. Dieses kann durch Definition von Mindeststandards, Rankings der Ausbildungsstätten, die Anpassung der Aus- und Fortbildungsinhalte an neue Rahmenbedingungen wie Security und Safety oder neue Containerschiffsgenerationen und Impulse zur Schaffung ausreichender Ausbildungskapazitäten erfolgen. In diesem Zusammenhang ist anzuregen, dass die Kommission europaweit die maritime Ausbildung fördert und sich auf der Ebene der IMO für eine Erhöhung der Ausbildungsstandards einsetzt. Auch vor dem Hintergrund einer umweltgerechten Schifffahrt kommt diesem Aspekt eine besondere Bedeutung zu, da Schiffsunglücke mit zum Teil verheerenden Umweltfolgen vielfach auf menschliches

Versagen zurückzuführen sind. Mit steigenden Energiebedarfen und dem damit zu erwartenden höheren Seetransportaufkommen umweltsensibler Güter verstärkt sich die Notwendigkeit gut ausgebildeter Schiffsbesatzungen zusätzlich.

36. Zur Attraktivitätssteigerung maritimer Berufe hält der Bundesrat eine Verbesserung der Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen im internationalen Seeverkehr für notwendig. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich für eine zügige Ratifizierung des im Februar 2006 von der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) angenommenen Übereinkommens über Arbeitsnormen im Seeverkehr einzusetzen.

### Clustering

37. Der Bundesrat befürwortet die Förderung der Bildung regionaler und überregionaler maritimer Cluster und deren Vernetzung. Insbesondere kleine und mittlere Unternehmen (KMU) können durch Zusammenschluss einen Zuwachs von Know-how und eine Verbesserung ihrer Wettbewerbschancen erzielen. Durch gemeinsame Vorhaben, Public-awareness-Kampagnen sowie durch die Förderung von Aus- und Fortbildungsinitiativen kann die maritime Identität von Regionen und Meeresräumen, aber auch die Attraktivität maritimer Berufe und Berufe anderer Bereiche maritimer Wirtschaft gesteigert werden.

### Der rechtliche Rahmen

38. Der Bundesrat unterstützt die im Grünbuch zum Ausdruck gebrachte Absicht der Kommission, sämtliche meeresbezogenen Politikbereiche stärker aufeinander abzustimmen, geltendes EU-Recht umfassend auf eventuelle Widersprüche und die Ermöglichung von Synergien zu überprüfen und entsprechende Rechtsanpassungen vorzuschlagen.
39. Um zu verhindern, dass eine Zusammenführung und Harmonisierung zum Teil divergierender Nutzungsansprüche und Rechtslagen nicht hinreichend gelingt, bittet der Bundesrat die Bundesregierung sich dafür einzusetzen, dass von Seiten der Kommission dargestellt wird, wie in der konkreten Gesetzgebung konkurrierenden Ansprüchen unterschiedlicher Politikfelder begegnet werden soll.

40. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung sich dafür einzusetzen, dass die Genehmigungspraxis für Forschungsvorhaben europäisch einheitlich geregelt wird.
41. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, bei der Kommission darauf hinzuwirken, dass die Kriterien zur Schaffung einfacheren Gemeinschaftsrechtes auch bei der integrierten Meerespolitik Anwendung finden.

#### Steigende Attraktivität der Küstengebiete als Ort zum Wohnen und zum Arbeiten

42. Die Städte und Ballungsräume sind auch in den Küstenregionen die Zentren der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Entwicklung. Hier konzentrieren sich Chancen der künftigen Entwicklungen sowie insbesondere die Risiken der sozioökonomischen Entwicklung. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung darauf hinzuwirken, dass im Rahmen einer integrierten europäischen Meerespolitik die Aspekte und Problematiken urbaner Räume umfassend Berücksichtigung finden.

#### Anpassung an die in den Küstenzonen vorhandenen Risiken

43. Vor dem Hintergrund der Wachstumsraten im Seeverkehr sind weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Schiffssicherheit dringend geboten. Zu diesem Zweck sollte die Ausweisung fester Seerouten für Öltanker und andere Schiffe mit gefährlicher Ladung und die Einführung einer Lotsenpflicht in engen oder gefährlichen Schiffspassagen geprüft werden. Durch die Installation von Weitbereichsradaren und die Nutzung automatischer Identifikationssysteme sowie den Einsatz von GMES und später Galileo sollte eine bessere Überwachung des Seeverkehrs gewährleistet werden.
44. Der Bundesrat begrüßt das Vorhaben der Kommission, eine Machbarkeitsstudie über eine Europäische Küstenwache vorzulegen. Hieraus sollte hervorgehen, ob eine Europäische Küstenwache dazu geeignet ist, eine Effektivierung von Strukturen und Instrumenten herbeizuführen. Zunächst sollte ein effizienter europäischer Führungs- und Datenverbund zwischen den vorhandenen nationalen Diensten eingerichtet und vorhandene oder im Aufbau befindliche (Geo)datenstrukturen, wie z. B. INSPIRE oder GDI-DE, genutzt werden.

### Entwicklung des Küstentourismus

45. Der Bundesrat hält es für erforderlich, die Wettbewerbsfähigkeit des Küstentourismus zu stärken. Voraussetzung ist eine touristische Infrastruktur, die modernen Anforderungen gewachsen ist. Der Tourismus zählt insbesondere in den ländlichen Küstenregionen zu den wichtigsten Wirtschaftsfaktoren und wird zukünftig auch in den Küstenstädten an Bedeutung gewinnen. Durch die zahlreichen und vielfältigen Beschäftigungsmöglichkeiten in diesem Dienstleistungssektor prägt er auch in besonderem Maße die Lebensqualität der Küstenbewohner. Die Entwicklung integrierter Konzepte für das Qualitätsmanagement ist ebenso erforderlich wie die Anpassung der vorhandenen touristischen Infrastruktur an gestiegene Qualitätsansprüche. Die Entwicklung neuer Produkte wird darüber hinaus für notwendig erachtet.
46. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass es mit Hilfe des Küstenzonenmanagements, insbesondere auf lokaler und regionaler Ebene, gelingen wird, die engen aber empfindlichen Wechselbeziehungen des Tourismus mit anderen (wirtschaftlichen) Interessen darzustellen, Nutzungskonflikte zu entflechten und einen Interessenausgleich herbeizuführen. Bei den Betrachtungen ist der Entwicklung des Küstentourismus aus den vorgenannten Gründen ein hoher Stellenwert einzuräumen.

### Management der Nahtstelle zwischen Land und Meer

47. Gerade im Bereich des Güterverkehrs gilt der Schiffsverkehr als umweltverträglichster Verkehrsträger. Durch Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern und geeigneten EU-Fördermaßnahmen (u. a. für "Motorways of the Sea" und "Short Sea Shipping") und Unterstützung intermodaler Verkehrssysteme sollten der Seeverkehr und die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf das Schiff weiter gefördert werden. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei der Kommission dafür einzusetzen, dass das Verfahren zur Umsetzung der Strategien "Motorways of the Sea" und "Short Sea Shipping" von bürokratischen Hemmnissen befreit wird und somit zu einer besseren Marktdurchdringung beiträgt.

48. Die Meeresumwelt findet ihren natürlichen Übergang in den Ästuaren, die einen tidebeeinflussten Übergang vom Meer zu den Flüssen darstellen. Diese Lebensräume sind zugleich die einzigen und wichtigsten Zugangsmöglichkeiten für die Schifffahrt zu den Seehäfen. Die Entwicklung der Seehäfen und damit auch der Arbeitsplätze in den Seehäfen hängt entscheidend davon ab, dass die ökologischen Anforderungen an die Ästuarie mit den ökonomischen Rahmenbedingungen in den Seehäfen in Einklang gebracht werden.
49. Angesichts des steigenden Welthandels sind Infrastrukturanpassungen in den Häfen und im Hinterlandverkehr dringend erforderlich. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich auf europäischer Ebene dafür einzusetzen, dass die Hinterlandanbindung der Seehäfen - insbesondere auch über die Schiene - eine stärkere Berücksichtigung in den Förderprioritäten der Transeuropäischen Verkehrsnetze findet und dass für diese Infrastrukturanbindungen harmonisierte ordnungspolitische Rahmenbedingungen geschaffen werden.
50. Mit zunehmendem Seeverkehr steigt die Umweltbelastung in den Hafenorten. Hilfreich aus Sicht des Bundesrates wäre eine Sammlung von Best-practice-Beispielen zur Verringerung der Umweltbelastungen in Hafenorten, die im Internet zur Verfügung gestellt werden könnten.

#### Daten für vielfältige Tätigkeiten

51. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass eine fundierte Daten- und Informationsgrundlage Basis einer Europäischen Meerespolitik sein sollte, sowohl für die politische Planung wie auch für Forschung sowie für Nutzungs- und Schutzinteressen. Auch Satelliten-, Flugzeug- und Bodenmessungen können wichtige Beiträge zu den oben genannten Forschungsgebieten bieten.

Das Monitoring atmosphärischer Parameter in maritimen Regionen gewinnt an Bedeutung, wie insbesondere umweltverschmutzender Stoffe (NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, Feinstaub u. v. a.). Die Akkumulation von Schiffen in Häfen wird Politik und Umweltschutzbehörden vor erhebliche Herausforderungen stellen, die neueste Techniken zur Überwachung erfordern. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich auf europäischer Ebene dafür einzusetzen, die Erforschung und Entwicklung entsprechender Überwachungstechniken zu fördern.

52. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich für den Aufbau eines europäischen marinen Monitoring- und Datennetzwerks einzusetzen. Hierbei sind vorhandene europäische und nationale Einrichtungen und Systeme aufeinander abzustimmen und zu nutzen. Anzustreben ist die Einbeziehung von Anrainer-Drittstaaten außerhalb der EU. Ziel sollte die Entwicklung eines Monitoring-Systems sein, das Zustand und Veränderungen der Meeresumwelt sowie wirtschaftliche Aktivitäten in den Ozeanen und Meeren registriert und Hinweise für Wissenschaft, Offshore-Technik, Katastrophenschutz, Ölbekämpfung, Wettervorhersage, Immissionsschutz etc. liefern kann.
53. Der Bundesrat unterstützt eine umfassende Kartierung des Meeresbodens für verschiedene Zwecke und weist in diesem Zusammenhang auf die in Deutschland durchgeführten Projekte "Sensitivitätskartierung Ostsee" und "Sensitivitätskartierung Nordsee" hin.
54. Der Bundesrat unterstützt den vorgeschlagenen Ansatz, für eine umfassendere Kartierung des Meeresbodens den Einsatz von akustischen Verfahren zu prüfen. Daneben sollten auch Fernerkundungsmethoden sowie der Einsatz von GMES weiter getestet und ggf. ausgebaut werden.

#### Raumplanung für eine wachsende maritime Wirtschaft

55. Der steigende Nutzungsdruck im Küsten- und Meeresbereich begründet zunehmend einen überregionalen Koordinierungsbedarf. Hilfreich wäre die Einrichtung eines Datenbankkatasters auf europäischer Ebene, in das vorhandene regionale und nationale Raumordnungsdaten eingespeist und zur Verfügung gestellt werden könnten. Als Basis unterstützt der Bundesrat die Initiative INSPIRE der Kommission.
56. Die Küsten- und Meeresbereiche der Küstenregionen sind Schnittstellen unterschiedlichster, konkurrierender Nutzungs- und Schutzinteressen. Raumplanung und Integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM) müssen vorrangig lokal und regional durchgeführt werden. Zur Erleichterung grenzüberschreitender wirtschaftlicher Aktivitäten in den Küstengewässern und zur Unterstützung einer wachsenden maritimen Wirtschaft hält der Bundesrat die Raumordnung als Instrument für eine integrierte nachhaltige Entwicklung für notwendig. Daher sollte seitens der Kommission die Entwicklung von grenzübergreifenden

Raumentwicklungskonzepten und Raumplanungsinstrumenten der Mitgliedstaaten unterstützt werden.

57. Zur Lösung von Nutzungskonflikten kann neben der Raumordnung als formaler Ansatz das IKZM als informeller Ansatz genutzt und insbesondere auf regionaler und lokaler Ebene umgesetzt werden. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei der Kommission dafür einzusetzen, die regionalen und nationalen Akteure bei der Umsetzung der nationalen IKZM-Strategien als Ansatz einer integrativen Meerespolitik zu unterstützen.

#### Die finanzielle Unterstützung für die Küstenregionen optimal nutzen

58. Um dem neuen Politikansatz einer integrierten Europäischen Meerespolitik ausreichende Durchsetzungskraft zu verleihen, wird es notwendig sein, europäische Fördermittel für dieses neue Querschnittsthema gebündelt zur Verfügung zu stellen. Die Bundesregierung wird gebeten, sich dafür einzusetzen, dass die Kommission eine Aufstellung aller bestehenden Förderprogramme und Finanzierungshilfen vorlegt, die für die Ziele der Europäischen Meerespolitik genutzt werden können, und prüft, inwieweit eine Anpassung der Förderziele notwendig ist.

#### Gestaltung der Politik innerhalb der EU

59. Der Bundesrat begrüßt die Einrichtung der "Maritime Policy Task Force" und der "Member State Expert Group" durch die Kommission und bittet die Bundesregierung, sich für die dauerhafte Einrichtung einer solchen ressortübergreifenden Struktur der Zusammenarbeit innerhalb der Kommission sowie zwischen Kommission und Mitgliedstaaten für den Bereich Meerespolitik einzusetzen.
60. Zur Unterstützung regionaler und nationaler Initiativen für eine Europäische Meerespolitik hält der Bundesrat die Einrichtung einer virtuellen Kommunikationsplattform für den Austausch von Informationen und Best-practice-Beispielen aus allen maritimen Handlungsfeldern und für Good Governance für hilfreich. Die Auszeichnung von Best-practice im Rahmen einer Public-awareness-Kampagne der Kommission wird unterstützt.



### Internationale Regeln für globale Tätigkeiten

61. Der Bundesrat hält eine Integration globaler meerespolitischer Ziele in die europäische Außenpolitik und die Entwicklungszusammenarbeit für notwendig. Daneben sollten insbesondere der Dialog zum Europäischen Nachbarschafts- und Partnerschaftsinstrument (ENPI) sowie die Politik der Nördlichen Dimension, aber auch die Zusammenarbeit im Rahmen der internationalen Meeresübereinkommen genutzt werden, um die Russische Föderation und weitere Drittstaaten in die Verfolgung der Ziele der Europäischen Meerespolitik einzubeziehen.
62. Der Bundesrat begrüßt die im Grünbuch festgehaltenen Einschätzungen zur Förderung der nachhaltigen Entwicklung der maritimen Wirtschaft durch Instrumente der EU-Entwicklungspolitik. Insbesondere durch die nachhaltige Verwaltung von Küstengewässern, das IKZM oder Programme wie COAST-MAN können Entwicklungsländer profitieren. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei der Kommission dafür einzusetzen, solche Maßnahmen im Rahmen der integrierten europäischen Meerespolitik zu unterstützen.
63. Bei Rechtsetzungsvorhaben, die Umweltschutz- und Sicherheitsfragen der Schifffahrt betreffen, muss über die Subsidiarität hinaus geprüft werden, ob nicht ein internationales Vorgehen etwa auf der Ebene der IMO zielführender sein könnte. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund möglicher Wettbewerbsnachteile gegenüber anderen Regionen und der Schaffung regional unterschiedlicher Schutzstandards in einer weltweit agierenden Branche.

### Berücksichtigung der geografischen Realitäten

64. Im Rahmen des Konsultationsprozesses zum Grünbuch finden Konferenzen in allen Meeresräumen der EU statt. Die Ergebnisse dieser Konferenzen sowie andere Beiträge aus spezifisch regionaler Sicht, insbesondere die Stellungnahme des Ausschusses der Regionen, sollten maßgebliche Berücksichtigung bei der weiteren Konkretisierung der Europäischen Meerespolitik finden. Der Erfolg Europäischer Meerespolitik hängt von der Akzeptanz auf regionaler Ebene ab. Den Regionen kommt eine Schlüsselrolle bei der Umsetzung einer zukünftigen Europäischen Meerespolitik zu.

Aufwertung des europäischen maritimen Erbes und Festigung der europäischen maritimen Identität

65. Regionale Initiativen zur Förderung eines gemeinsamen maritimen Bewusstseins und einer gemeinsamen Identität in den Meeresräumen sollten von der Kommission unterstützt werden.

Direktzuleitung der Stellungnahme

66. Der Bundesrat übermittelt diese Stellungnahme der Kommission.